3 1761 11650628 8


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

https://archive.org/details/31761116506288

CAI
XC27
-T82

Governme
Publicatio

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Tuesday, March 9, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 29

Le mardi 9 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, consideration of Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, examen du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAR 30 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25429—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Tuesday, March 9, 1993:

Mr. Edwards, from the Standing Committee on House Management, presented the Sixty–ninth Report of the Committee, which was read as follows:

Your Committee recommends the following change in the membership of standing committees:

TRANSPORT

Chartrand for Cook

(*The Minutes of Proceedings and Evidence accompanying the Report are recorded as Appendix No. 194 to the Journals*).

Motions

By unanimous consent, it was ordered, — That the Sixty–ninth Report of the Standing Committee on House Management, presented to the House earlier this day, be concurred in.

ATTEST

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès–verbaux de la Chambre des communes du mardi 9 mars 1993:

M. Edwards, du Comité permanent de la gestion de la Chambre, présente le soixante–neuvième rapport de ce Comité, qui est lu comme suit:

Votre Comité recommande le changement suivant dans la liste des membres de comités permanents:

TRANSPORTS

Chartrand pour Cook

(*Les procès–verbaux et les témoignages joints à ce rapport sont enregistrés à titre d'Appendice n^o^ 194 aux Journaux*).

Motions

Du consentement unanime, il est ordonné, — Que le soixante–neuvième rapport du Comité permanent de la gestion de la Chambre, présenté à la Chambre plus tôt aujourd'hui, soit agréé.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 9, 1993
(44)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes and Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Sinclair–Cockburn Insurance Brokers: Jim Aston, President. *From Crewe and Marks Barristers and Solicitors:* Ronald G. Marks, Barrister and Solicitor. *From National Auto League:* David J. LeClair, President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport, Issue No. 28, February 25, 1993.*)

Jim Aston made a statement and answered questions.

Ronald Marks made a statement and answered questions.

David LeClair made a statement and answered questions.

At 11:15 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 9 MARS 1993
(44)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Sinclair–Cockburn, courtiers d'assurance: Jim Aston, président. *De Crewe and Marks, avocats:* Ronald G. Marks, avocat. *De la National Auto League:* David J. LeClair, président.

En conformité de l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le Comité examine le projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 25 février 1993, fascicule nº 28*).

Jim Aston fait un exposé et répond aux questions.

Ronald Marks fait un exposé et répond aux questions.

David LeClair fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 9, 1993

• 1007

The Chairman: I call the meeting to order. The Standing Committee on Transport will commence looking at the legislation of Bill S–8. This morning we have a witness from the Sinclair–Cockburn Insurance brokerage firm. Mr. Jim Aston is the President.

I understand, Mr. Aston, you have an oral brief you will be making to the committee. Is that correct?

Mr. Jim Aston (President, Sinclair–Cockburn Insurance Brokers): Yes.

The Chairman: After that I will ask members to comment and/or ask questions. Depending on the length of your brief, we will try to complete your segment of the hearing by 10:45 a.m. I would invite you to proceed.

Mr. Aston: I don't even know that this will take 45 minutes of your time. I had been introduced to this topic six months ago, I suppose, and in the last couple of weeks I have had a flurry of activity trying to enlist support from the insurance industry. My business is as an insurance broker. We are a mid–sized brokerage with perhaps 20 insurance companies that we sell insurance for.

I don't know whether there was a copy of that letter going around.

I come here as a representative of the insurance industry. I don't feel that I am the most qualified to speak on behalf of the industry. There are organizations that the insurance companies, and we as an industry, support, notably the Insurance Bureau of Canada, with whom I have been in touch. They have endorsed my attendance here before you.

From the letters I have received from various insurance companies, their understanding of the issue in Bill S–8 is that there is a concern that the modification of non–compliant vehicles being imported into Canada may not be airtight. There may be vehicles that will come into Canada that don't comply and may not necessarily be made to comply in a timely fashion, if at all.

The insurance industry is concerned, obviously, from a public safety perspective. They are also concerned about the accountability for the modifications that may be done. If modifications aren't done properly and there is an accident, insurance companies like to be able to trace the history of vehicles to ensure that those who have done modifications have done so properly, and if they haven't, they should be made to be held responsible and accountable for their negligence.

• 1010

Another issue that faces the insurance industry, and one which another organization, the Insurance Crime Prevention Bureau... Their interest, of course, is mostly involved with the identification and documentation of wrecked or salvaged vehicles and what the insurance industry perceives to be a likely increase in the theft of automobiles in Canada with free trade. So the Insurance Crime Prevention Bureau would be a more effective spokesperson for that aspect of crime.

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 9 mars 1993

Le président: La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports entreprend l'examen du projet de loi S–8: Ce matin nous accueillons d'abord M. Jim Aston, président de Sinclair–Cockburn Insurance Brokers.

Je crois comprendre, monsieur Aston, que vous voulez présenter un exposé oral au comité. Est–ce exact?

M. Jim Aston (président, Sinclair–Cockburn Insurance Brokers): Oui.

Le président: Après cela, j'inviterai les députés à poser leurs questions ou à faire des observations. Si la longueur de l'exposé le permet, nous tenterons de terminer cette première partie de nos audiences d'ici à 10h45. Allez–y.

M. Aston: Je ne crois pas que cela prenne plus de 45 minutes. J'ai pris connaissance de ce projet de loi il y a six mois environ, et depuis quelques semaines je me suis activé particulièrement pour tenter d'obtenir le soutien du secteur de l'assurance. Je travaille comme courtier dans ce secteur. Notre maison de courtage vend des produits d'assurance pour une vingtaine de compagnies.

Je ne sais pas si on a fait circuler la copie de la lettre que j'ai remise au comité.

Je me présente ce matin à titre de représentant du secteur de l'assurance. Je n'estime pas être le plus compétent pour présenter la position de ce secteur. Il y a des organisations professionnelles que soutiennent les compagnies d'assurance, notamment le Bureau des assurances du Canada, avec lequel j'ai communiqué. Ils ont appuyé ma comparution devant le comité.

D'après les lettres que j'ai reçues de diverses compagnies d'assurance, ils en sont venus à la conclusion que le projet de loi S–8 ne mettra pas en place un mécanisme incontournable pour la mise en conformité des véhicules importés au Canada. Certains véhicules pourront entrer au Canada même s'ils ne sont pas conformes, et il se peut qu'ils ne soient pas mis en conformité dans des délais raisonnables, voire jamais.

Bien entendu, les compagnies d'assurance se soucient de la sécurité du public. Elles se préoccupent aussi du manque de contrôle des modifications qui pourraient être apportées aux véhicules. Si les travaux sont mal faits et qu'il y a un accident, les compagnies d'assurance voudraient pouvoir établir l'histoire des véhicules pour s'assurer que les modifications ont été bien faites ou, faute de cela, que les responsables des modifications soient tenus responsables de leur négligence.

Les compagnies d'assurance s'inquiètent d'un autre problème, et une autre organisation professionnelle, le Service anti–crime des assureurs... Bien entendu, elles s'intéressent plus particulièrement aux documents de propriété de véhicules accidentés ou reconstruits et craignent l'augmentation probable du vol d'automobiles au Canada en raison du libre–échange. Ainsi, le Service anti–crime des assureurs pourrait mieux que moi vous parler de cet aspect–là des crimes en matière d'assurance.

[*Text*]

All these various insurance companies and associations are particularly interested in seeing built into the legislation or the law a comprehensive system to ensure that the vehicles are modified properly, and as I said before, in a timely fashion.

There's another aspect of this relating to the pricing and availability of insurance coverages where it's important to understand that the insurance companies rely upon the safety standards that are part of our laws now. They rely on the safety standards of vehicles on our roads in determining the pricing and the availability of certain insurance coverages and the way they're designed within the provincial legislations for automobile insurance.

The insurance industry accredits garages, mechanics and various shops to do repairs on automobiles. They spent a great deal of time in qualifying certain garages. They feel this can be done and garages should be qualified and accredited, certified to do the work that needs to be done on these non-compliant imported vehicles.

The problem I have today is to have a nice, slick presentation for you. I don't know that you want slick, but you want thoroughness and you want a thoughtful presentation. Unfortunately, I haven't had enough time to put together very real numbers. I didn't think it was appropriate to talk to you about the importance of the daytime running lights or tether anchorages or seatbelt anchorages. I think we all can agree that they're important and they need to be enforced, and so perhaps that's enough said.

The important thing is to embody into the law and into a comprehensive system of identifying these vehicles and following through and making sure the vehicles are brought into compliance, and that there's a compelling reason for an individual importing a vehicle to modify it properly, have it certified, have that certification accountable, meaning back to the person who does the modification, having it properly registered and insured. I have no specific recommendation other than to implore you to make that part of the program.

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome to our committee, Mr. Aston.

Have you read the legislation at all?

Mr. Aston: Yes.

Mr. Keyes: In your opinion, does the bill address the safety issues to your satisfaction? Do you see any voids in this legislation?

Mr. Aston: In subclause 7.(2), an individual may import a vehicle and is asked to sign a declaration that the vehicle be brought into compliance. I'm concerned the individual could sign the declaration that he'll do what's asked of him, but that there's nothing to enthuse him to carry on with that modification quickly. It's not serious enough that it has to be done the next day, but in a timely fashion, in a couple of months, say, but there's no check that this vehicle is going to be brought into conformity properly and in time.

Mr. Keyes: Am I to assume then—and I'll read into your answer—that maybe what we're hoping to see is not so much an amendment to this legislation but the tightening you're requesting vis-à-vis your concern through regulation?

[*Translation*]

Toutes ces compagnies et organisations du secteur des assurances souhaitent particulièrement que la loi mette en place un système global qui permettrait de vérifier que les modifications apportées aux véhicules sont bien faites et, comme je l'ai déjà dit, dans des délais raisonnables.

Par ailleurs, les compagnies d'assurance établissent la tarification et la disponibilité de l'assurance en tenant compte des normes de sécurité actuellement édictées par nos lois. Elles se fient aux normes de sécurité pour les véhicules circulant sur nos routes pour déterminer le prix et la disponibilité de certains produits d'assurance en tenant compte des lois provinciales en matière d'assurance-automobile.

Les compagnies d'assurance exigent que les automobiles soient réparées par des garages, des mécaniciens et divers ateliers agréés. Elles ont mis énormément de temps à choisir les garages agréés. Elles estiment que les garagistes doivent être compétents et être agréés pour faire les travaux nécessaires sur ces véhicules importés non conformes.

J'aurais du mal aujourd'hui à vous faire un exposé coulant et bien ficelé. Je ne sais pas si c'est ce que vous attendez de moi, mais vous souhaitez certainement entendre un exposé bien fouillé. Malheureusement, je n'ai pas eu suffisament de temps pour réunir des données chiffrées. Je n'ai pas jugé utile de vous parler de l'importance des systèmes automatiques d'allumage des phares, des ancrages d'attache ou des dispositifs d'ancrage des ceintures de sécurité. Nous admettons tous leur importance, et ces règlements doivent être appliqués, et il suffit de le rappeler.

Ce qui importe encore plus, c'est d'intégrer à la loi un système global d'enregistrement de ces véhicules afin que l'on puisse vérifier ultérieurement que ces véhicules ont été mis en conformité. Il faut qu'un particulier qui importe un véhicule soit contraint d'y faire apporter les modifications requises, de le faire enregistrer, de le faire assurer. Il faut aussi que la personne qui dit que le véhicule est conforme aux normes puisse être tenue responsable. Je n'ai pas d'autres recommandations à formuler à votre intention, si ce n'est de veiller à ce que de telles exigences soient mises en place.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue, monsieur Aston.

Avez-vous lu le projet de loi?

M. Aston: Oui.

M. Keyes: À votre avis, le projet de loi dissipe-t-il à votre satisfaction les craintes que vous avez en matière de sécurité? Y a-t-il des omissions à cet égard dans le projet de loi?

M. Aston: Le paragraphe 7.(2) dit qu'un particulier peut importer un véhicule et exige qu'il signe une déclaration affirmant que le véhicule sera mis en conformité. Je crains que le particulier ne puisse signer la déclaration en s'engageant à faire ce qu'on lui demande, mais rien ne l'incitera à faire faire rapidement les travaux requis. Rien ne dit que cela doit être fait le lendemain, mais plutôt en temps opportun, dans quelques mois, par exemple. Or, aucune vérification ne sera faite ultérieurement pour s'assurer que les travaux de mise en conformité du véhicule sont bien faits et dans des délais raisonnables.

M. Keyes: Dois-je alors supposer—et j'interprète votre réponse—que vous souhaitez non pas un amendement à ce projet de loi, mais plutôt un resserrement de ses dispositions dans les règlements d'application?

[*Texte*]

• 1015

Mr. Aston: That's right. I'm wondering whether that ought not to be embodied in the law.

Mr. Keyes: What would you have it read? Do you have any suggested amendments for this legislation?

Mr. Aston: I'm sorry, no, I don't.

Mr. Keyes: Having gone over through our last meeting, through you, Mr. Chair, by way of comment, our witness this morning does have some concerns, although they seem to be somewhat if not vague, because he's not getting into specifics, but maybe cautious, only because we're dealing with legislation for which really we don't have or can't see any regulations for. I think we found during our last committee meeting that many of the questions we asked the officials got the same answer—we'll try to bring forward the regulations that will be necessary to dovetail nicely with the legislation, etc., etc.

Sometimes I get the impression that while we're dealing with Bill S-8 in it's legislative form, and the statutes, etc., there are still so many questions to be asked vis-à-vis the regulations on the specifics of what Mr. Aston has just mentioned, and what other witnesses will probably bring forward, that it's almost my wish to say it's too bad we couldn't see these regulations before us at a time when we're dealing with this legislation so that we can be more specific on the pertinent details that will be necessary to ensure we have a Motor Vehicle Safety Act that matters. Maybe I can get your opinion on my ramblings.

Mr. Aston: The thrust of why I'm addressing you today is that I think it should be part and parcel of a the regulatory program, some type of system to identify the vehicles and to ensure that it has to be part of the part and parcel. Maybe what I should be reading and commenting on is the regulation that's going to be enacted to enforce this law. The law is fine but it doesn't enable the enforcement of it in my view and in the view of my industry.

Mr. Keyes: Moving from procedure to another area, namely, the environment, are the insurance brokers concerned about the environmental issues?

Mr. Aston: Not as much, no. That wasn't an aspect that drew any attention. In defence of my industry, though, a number of insurance companies have verbally told me that time doesn't allow them to formally investigate Bill S-8 and to comment on it, but they said it sounded like I had a valid concern here and I had their wholehearted support to voice a concern.

Other insurance companies have been able to write me letters and perhaps have a little bit more detailed understanding of the issue and of the importance of it. But it's clear that the insurance industry hasn't had time. They're all caught sleeping at the switch here. They're surprised by my knowledge of Bill S-8 and the implications of not having a proper regulatory system in place.

[*Traduction*]

M. Aston: C'est exact. Je me demande s'il ne faudrait pas intégrer cela à la loi.

M. Keyes: Quel libellé souhaiteriez-vous y trouver? Avez-vous une proposition d'amendement au projet de loi?

M. Aston: Non, je regrette.

M. Keyes: Monsieur le président, quand je repense à notre dernière réunion, je ne suis pas étonné que notre témoin de ce matin ne puisse pas entrer dans le détail de ses préoccupations. Il est sans doute plus prudent que vague, puisque nous examinons un projet de loi sans avoir devant les yeux les règlements. Lors de la dernière réunion du comité, les fonctionnaires donnaient toujours la même réponse à beaucoup de nos questions, à savoir qu'ils tenteraient de déposer des règlements qui compléteraient très bien le projet de loi, etc., etc.

Depuis que nous examinons le projet de loi S-8, et d'autres lois, j'ai l'impression qu'un si grand nombre de questions restent sans réponse quant aux règlements qui régleront les problèmes précis que vient d'énumérer M. Aston, et que mentionneront sans doute d'autres témoins, que je déplore que nous ne puissions pas examiner les règlements en même temps que le projet de loi afin que nous puissions être plus précis sur les détails pertinents qui rendraient réellement efficace la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. J'aimerais connaître votre réaction à cette intervention assez décousue.

M. Aston: Je suis venu aujourd'hui pour vous dire qu'il faudrait que la loi mette en place un régime réglementaire quelconque qui permettrait de faire un suivi pour vérifier que ces véhicules ont effectivement été mis en conformité. Il serait peut-être préférable que je puisse lire et commenter le règlement d'application de cette loi. La loi est très bien, mais je pense, et c'est aussi l'avis des compagnies d'assurance, qu'elle ne s'accompagne d'aucun mécanisme d'application.

M. Keyes: Permettez-moi de passer de la procédure à l'environnement. Les courtiers d'assurance s'intéressent-ils aux dispositions touchant à l'environnement?

M. Aston: Pas directement, non. Ce n'est pas un aspect du projet de loi qui a retenu notre attention. A la défense de mon secteur d'activité, toutefois, je dirais qu'un certain nombre de compagnies d'assurance m'ont dit verbalement qu'elles n'avaient pas eu le temps de faire un examen approfondi du projet de loi S-8 et de formuler leurs observations. Toutefois, elles m'ont dit que mes préoccupations étaient valables et qu'elles m'appuyaient sans réserve si je voulais venir vous en faire part.

D'autres compagnies d'assurance ont pu m'écrire des lettres, et elles comprennent peut-être un peu mieux l'importance de cette question. Cependant, il est manifeste que le secteur de l'assurance n'a pas eu le temps de faire un examen approfondi. Elles se sont laissées prendre au dépourvu. Elles sont étonnées de voir que je connais bien le projet de loi S-8 et que j'ai su apprécier les conséquences de l'absence de règlements d'application adéquats.

[*Text*]

Because I thought it might perhaps be of most concern to insurers I have focused on the public safety aspect rather than on the environmental aspect. Quite frankly, I think the emission controls in the United States are if not better than ours, then there there are clearly strong environmental controls on these newer vehicles. I don't think that's as great a concern.

• 1020

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Aston.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Aston, thank you for appearing before the committee and thank you for raising the matters that you have. It's an area that I'm concerned about and we did raise it with officials when we met with them two weeks ago.

I'm going to go by memory as opposed to the actual transcript. I think the officials told us that once a vehicle comes across the border, a person signs a declaration that it will not be registered in the province in which it will be operated without having some kind of formal procedure, which they are still trying to work out, in terms of the process as to what the actual requirement will be.

There's one thing that I didn't ask the officials. Let me put it to you. Each jurisdiction has its own rules relative to how long you can drive an imported vehicle in that province before you're required under the law of that province to register it. That applies interprovincially as well as internationally.

Given that the law already allows American–owned vehicles to operate freely in Canada with no restrictions as personal–use vehicles—such as with people on vacation—is there a problem with having an imported vehicle operating, in effect, under American rules for the period of time before it has to be complied with in order to be registered in the province of Ontario or the province of Manitoba or what have you? I'm not sure whether it's the three months or the six months.

Mr. Aston: I believe 90 days is the timeframe in Ontario. I'm not sure of other provinces. I don't think the modifications are that serious that it has to be done shorter than in the 90–day period. I think that's a good timeframe to work toward.

How can we ensure that vehicles being imported are indeed registered at all? That's part of the policing. The police have to flag these old Florida plates and talk to the owners of the vehicles, don't they?

Mr. Angus: How many of us have forgotten to renew our insurance only to find out the hard way that we forgot?

Assuming that everything else is in place and that there is some method of tracking, would the insurance industry find it acceptable to use whatever the timeline is in the province of registration as the basis for completing the transaction?

Mr. Aston: Yes, a 90–day window is fair and reasonable. That system should also include a system of accountability based on what I've heard from a number of the insurance companies I've spoken with. I don't know whether this has been distributed—

Mr. Angus: Yes, it has.

[*Translation*]

J'ai cru que les compagnies d'assurance s'intéressaient avant tout à la sécurité du public plutôt qu'aux dispositions touchant à l'environnement, et voilà pourquoi j'ai insisté surtout sur la sécurité. Je vous dis bien franchement que les contrôles des émissions en place aux États–Unis sont rigoureux, sinon meilleurs que les nôtres, pour les véhicules plus récents. Je ne crois pas qu'il y ait lieu de s'en inquiéter autant.

M. Keyes: Merci, monsieur Aston.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Aston, merci d'être venu faire part au comité de vos préoccupations. J'aimerais aborder avec vous une question que nous avons soulevée quand nous avons rencontré des fonctionnaires il y a deux semaines.

Je me fie à ma mémoire plutôt qu'au compte rendu officiel de la séance. Il me semble que les fonctionnaires nous ont dit que la personne qui franchit la frontière avec un véhicule signe une déclaration par laquelle elle s'engage à ne pas faire immatriculer le véhicule dans la province où il sera utilisé sans satisfaire d'abord à certaines exigences que les fonctionnaires n'ont pas encore arrêtées.

Il y a une question que je n'ai pas posée aux fonctionnaires. Permettez–moi de vous la poser. Chaque province a ses propres règles quant au délai pendant lequel on peut conduire un véhicule importé avant de le faire immatriculer en vertu de la loi provinciale. Cela s'applique à l'échelle interprovinciale aussi bien qu'internationale.

Étant donné que la loi permet déjà que des véhicules appartenant à des Américains circulent librement au Canada sans restriction aucune s'ils sont utilisés à des fins personnelles, notamment par des vacanciers, est–ce que cela pose un problème qu'un véhicule importé soit conduit en vertu des règles américaines jusqu'à la mise en conformité requise pour que le véhicule puisse être immatriculé en Ontario, au Manitoba, ou ailleurs? Je ne sais plus au juste si c'est trois mois ou six mois.

M. Aston: Il me semble que le délai est de 90 jours en Ontario. Je ne sais pas ce qu'il en est dans les autres provinces. Je ne crois pas que les modifications requises soient assez sérieuses pour qu'on exige qu'elles soient faites dans un délai inférieur à 90 jours. J'estime que c'est un délai raisonnable.

Comment pouvons–nous nous assurer que les véhicules importés seront en fait immatriculés? Il faut qu'il y ait un certain contrôle. Les policiers doivent arrêter les véhicules munis de vieilles plaques d'immatriculation de la Floride pour interroger les propriétaires, n'est–ce pas?

M. Angus: Combien parmi nous ont déjà oublié de renouveler leur police d'assurance et se le sont fait rappeler par les policiers?

En supposant que les mécanismes de contrôle seront mis en place, les compagnies d'assurance jugeraient–elles acceptable que les modifications soient apportées à l'intérieur du délai prévu dans chaque province pour l'immatriculation?

M. Aston: Oui, le délai de 90 jours est juste et raisonnable. D'après ce que m'ont dit certaines compagnies d'assurance, il faudrait aussi certaines règles quant à la responsabilité. Je ne sais pas si on vous a distribué. . .

M. Angus: Oui.

[*Texte*]

Mr. Aston: —from Zurich Canada insurance. They bring up the point, as others have, that it's important to be able to trace the history of a vehicle in terms of insured losses to be able to find accountability. We could build into the system a ready history of where the modifications have been done.

Mr. Angus: Let's discuss the context of Canadian–produced and Canadian–purchased vehicles. I use the term ''Canadian produced'' loosely under the Auto Pact. Is there a system in place to track that vehicle so that you can get the history?

Mr. Aston: I would think yes, but I'm not certain of that. If I buy a vehicle, General Motors knows I've bought it.

Mr. Angus: Yes, but what happens when you resell that vehicle to your buddy down the street?

Mr. Aston: Is he going to get a defect notice?

Mr. Angus: Well, it's not so much necessarily a defect notice, because the draft law provides for alternative ways of informing people once you lose track of who the owner is. The reason I'm raising the question is that I don't think there is a system that allows for the permanent tracking of Canadian cars. There's no national registry.

Mr. Aston: It's not through the provincial registrations?

Mr. Angus: What if you sell it outside the province? Let me turn it around. Do you think there should be a national registration system separate from or integrated with the provincial permit system for operating a car in that province so that you can do that kind of tracking?

• 1025

Mr. Aston: Canadian manufactured or manufactured for original sale in Canada—those aren't the vehicles that are particularly important to track, I would think, because we know they comply with the Motor Vehicle Safety Act.

Mr. Angus: But going back to one of your earlier comments about thefts and the auto industry's concern about having some kind of serial number that by law has to stay with the vehicle so that you have a way of finding not only the stolen vehicles but the chopped vehicles. . .? I'm being a bit fuzzy, I appreciate that.

Mr. Aston: I don't know about the system that may be in place. I understand there's a computer system where all stolen vehicles are entered. It's a North American system and I understand it operates 9 a.m. to 5 p.m. out of San Antonio, that type of thing. So if your vehicle is stolen on a Friday evening, you can't get it on the wire service until Monday.

Mr. Angus: Okay, let me change to another aspect of this. Earlier you talked about the wrecks. One concern I and people in the repair business have is about wrecks with structural damage coming across the border. There is no process in place,

[*Traduction*]

M. Aston: . . .la lettre de la compagnie d'assurance Zurich Canada. Elle fait valoir, comme d'autres d'ailleurs, qu'il est important de pouvoir établir l'histoire du véhicule en cas de réclamation d'assurance afin de pouvoir retrouver les personnes responsables. Nous pourrions prévoir dans le système de contrôle la communication des renseignements sur les modifications qui ont été apportées au véhicule.

M. Angus: Parlons, si vous le voulez bien, des véhicules fabriqués et achetés au Canada. J'utilise l'expression «fabriqués au Canada» dans son sens large, aux fins du Pacte de l'automobile. Y a–t–il en place un système qui permette de retracer les propriétaires d'un véhicule?

M. Aston: Je croirais que oui, mais je n'en suis pas certain. Si j'achète un véhicule, General Motors sait que je l'ai acheté.

M. Angus: Oui, mais qu'arrive–t–il si vous revendez cette voiture à un copain?

M. Aston: Recevra–t–il l'avis de défectuosité?

M. Angus: Je ne pense pas tellement aux avis de défectuosité, puisque le projet de loi prévoit d'autres façons de retracer les gens si l'on perd la trace du propriétaire original. Je soulève la question parce que je ne crois pas qu'il y ait en place un système qui permette de retracer en permanence les propriétaires de voitures au Canada. Il n'y a pas de registre national.

M. Aston: Ne peut–on le faire par l'intermédiaire des bureaux d'immatriculation provinciaux?

M. Angus: Qu'arrive–t–il si la voiture est vendue à un acheteur à l'extérieur de la province? Permettez–moi de reformuler la question. Croyez–vous qu'il faudrait un système national d'enregistrement distinct du système provincial d'immatriculation, ou intégré à celui–ci, afin que l'on puisse retracer les véhicules?

M. Aston: Étant donné que l'on peut admettre que les véhicules fabriqués au Canada, ou fabriqués pour être vendus neufs au Canada, répondent aux exigences de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la possibilité de retracer leur historique n'est pas particulièrement importante.

M. Angus: Je pense à l'un de vos commentaires au sujet des véhicules volés, et je m'interroge sur l'intérêt que le secteur de l'automobile porte envers une mesure législative qui exigerait qu'un véhicule soit toujours muni d'un numéro de série quelconque qui permettrait de retrouver non seulement les véhicules volés, mais également ceux qui ont été cannibalisés. . . Je ne suis pas très clair, je m'en rends bien compte.

M. Aston: Je ne connais pas le système qui pourrait être mis en place. Je crois savoir qu'il y a un système informatisé où l'on enregistre tous les véhicules volés. Ce système couvre l'Amérique du Nord et est situé à San Antonio; on peut y avoir recours de 9 à 17 heures. Si votre véhicule est volé le vendredi soir, les renseignements ne peuvent être communiqués que le lundi suivant.

M. Angus: Bon; je vais passer à un autre aspect de la question. Vous avez également parlé des véhicules accidentés, et je m'intéresse, ainsi que les carrossiers, à ces voitures accidentées qui présenteraient des dommages structurels et qui

[*Text*]

federally or provincially—the exceptions are Alberta and Quebec, I think—to insure that any structural modifications are done by certified personnel. In the rest of the country you can make such modifications in your back yard. You can weld in a crosspiece or put something in a wheel well to hold out the exterior, only to create a life-threatening situation.

Should we develop a process for those vehicles being imported, either as wrecks or as already-recycled vehicles. . .? Should we at the very least have something parallel to what Quebec does, which is to require that they present a picture of the vehicle on a full body frame, in a certified shop, before they can put it back on the road?

Mr. Aston: In Ontario, which is where I have my experience, we rely on a certification of mechanical soundness or safety at the time of ownership change, and I suppose we rely on the mechanic who charges the $35 for that piece of paper to be honest and do a forthright job.

Mr. Angus: My understanding is that in the Province of Ontario they do not look at structural matters. It's the mechanical fitness as opposed to the structural fitness of the vehicle.

Mr. Aston: I wasn't aware of that.

Mr. Angus: So I can reconfigure a car in my back yard with a welding torch—modify part of the chassis—and take it to an authorized dealer for a mechanical safety. He can check that the brakes work, that the lights are there, that all the bells and whistles are there, but he can't say a thing about where I've welded a brace in place because that's not his competency and he's not licensed to do that.

Mr. Aston: That's surprising. That sounds important to me.

Mr. Angus: Yes, it does.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you for appearing, Mr. Aston. My understanding is that there is a time period in which people can comment on the regulations. My concern is that safety standards change, and I think you mentioned a few—the daytime running lights, the tethering and anchoring of child safety seats and so on. These standards were not in place until the last few years, isn't that correct?

Mr. Aston: That's true, yes.

Mr. Atkinson: My concern is that if we have to go through Parliament each time we want to make one of these safety changes, my experience is that legislative time is very precious and obviously there are certain priorities. The budget seems to take up most of the time in the House. To get bills into the House to get these standards changed, and to have a parliamentary committee look at each specific standard—I don't know if that would be useful, whereas through the

[*Translation*]

seraient importées. Nous ne disposons d'aucun mécanisme, fédéral ou provincial, à l'exception, me semble-t-il, de l'Alberta et du Québec, permettant de s'assurer que les modifications structurelles ont été apportées par un personnel qualifié. Dans tout le pays, à l'exception des provinces que j'ai mentionnées, n'importe qui peut faire ces modifications dans sa propre cour. On peut souder soi-même un renfort transversal, ou placer un support dans le logement des roues pour maintenir l'extérieur en place; le résultat peut présenter un danger mortel.

Devrions-nous prévoir un mécanisme pour que ces véhicules soient classés, lors de leur importation, dans une catégorie de véhicules accidentés, ou recyclés. . .? Tout au moins, devrions-nous avoir quelque chose de similaire à ce que le Québec prévoit, c'est-à-dire exiger une documentation photographique complète du véhicule, effectuée dans un atelier agréé, avant de remettre le véhicule en circulation?

M. Aston: En Ontario, et c'est la province dont je connais les règlements, nous comptons sur l'établissement d'un certificat de sécurité ou de bon fonctionnement mécanique établi lorsqu'il y a transfert du titre de propriété; nous comptons donc sur l'honnêteté et la compétence du mécanicien qui demande 35$ pour préparer ce certificat.

M. Angus: Je crois savoir que le règlement de l'Ontario ne demande pas de vérifier l'état structurel du véhicule. Il s'agit de vérifier le fonctionnement mécanique, non pas l'état structurel.

M. Aston: Je ne savais pas cela.

M. Angus: Donc, je peux modifier une voiture dans ma cour en m'armant d'un chalumeau de soudage—je peux modifier une partie du châssis—et ensuite me présenter chez un concessionnaire autorisé pour obtenir un certificat de sécurité mécanique. On vérifiera alors les freins, les feux et les phares, toutes les bébelles, mais on ne dira rien au sujet du support que j'ai soudé, car cela n'entre pas dans les compétences du mécanicien, qui n'est d'ailleurs pas agréé pour ce genre d'inspection.

M. Aston: C'est surprenant. C'est une chose qui me semble pourtant importante.

M. Angus: Oui, c'est important.

M. Atkinson (St. Catharines): Je vous remercie, monsieur Aston, d'avoir bien voulu vous présenter ici. Je crois comprendre que, lors de la préparation des règlements, on prévoit une période pendant laquelle le public peut présenter ses commentaires. Les normes de sécurité évoluent, et vous en avez donné quelques exemples—le système automatique d'allumage des phares, les ancrages d'attache pour les ensembles de retenue d'enfants, etc. Il y a quelques années, ces normes n'existaient pas, n'est-ce pas?

M. Aston: C'est exact.

M. Atkinson: Je me demande s'il serait judicieux de demander au Parlement d'adopter une mesure législative chaque fois que l'une de ces normes est modifiée; je sais d'expérience que le temps des législateurs est très précieux et qu'ils doivent, de toute évidence, respecter certaines priorités. Le débat sur le budget semble occuper la plus grande partie du temps disponible à la Chambre des communes. Je me demande s'il serait utile de déposer un projet de loi à la Chambre chaque fois que les

[*Texte*]

regulatory process they are published, people have the opportunity to comment on them in the industry and so on. This act just provides the basic framework for that, so that if safety standards do change—

• 1030

Mr. Aston: And they undoubtedly will.

Mr. Atkinson: They undoubtedly will, thank you for that answer, then. It's quicker and easier to do it through the regulatory process than it is to try to get it back into Parliament. You're shaking your head in agreement.

Mr. Aston: Well, sure. I don't know enough about how all this works—

Mr. Atkinson: You're not alone in that.

Mr. Aston: —but my thought is should not the regulatory framework, or the comprehensive system of identifying these vehicles and following through on their modifications, be part of the law? Then the particular details of what is a conforming vehicle to the Motor Vehicle Safety Act, or Bill S–8, can change, but we still have a system in place that's going to make the importers and the imported vehicles accountable.

Mr. Atkinson: I don't mean to get into a debate. I'm not trying to because I'm trying to listen to what you're saying. But through the regulatory process you have an opportunity to comment on that. You can take part in the—

Mr. Aston: I'm at the wrong meeting, aren't I?

Mr. Atkinson: No, I'm not saying that because it's a valid point you've brought forward, but what I'm trying to point out, and my understanding is for flexibility and so on. . . You've made the comment that the safety standards change. Daytime running lights and tethering of child seats are good examples. To try to get them into Parliament, get the act changed if it's in the act, will take a great deal of time, whereas through the regulatory process it can be done a lot further. So this act provides the basic framework saying that there will be a regulatory process for safety standards and then it will go from there.

You will have an opportunity when the regulations come out as a result of the passage of this act to comment on the safety standards and so on. That may alleviate some of your concerns in that regard.

Mr. Aston: It does, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Atkinson.

Mr. Keyes: May I make a quick comment?

The Chairman: Yes.

Mr. Keyes: I have a supplementary to Mr. Atkinson's observation.

There have been examples, though, Ken, of where the regulations and the legislation have been brought forward to committee for thorough examination. The reason I brought the whole matter up was that, keeping that in mind, we're dealing

[*Traduction*]

normes sont modifiées et de demander à un comité parlementaire d'examiner chaque nouvelle norme. Par contre, le processus réglementaire permettrait de publier ces normes tout en donnant aux intéressés la possibilité de soumettre leurs commentaires. Le projet de loi que nous étudions actuellement donne le cadre qui permet de faire les règlements nécessaires, et si les normes de sécurité changent. . .

M. Aston: Comme elles le feront certainement.

M. Atkinson: Comme elles le feront certainement; je vous remercie de ce commentaire. Il est donc plus rapide et plus facile de procéder par règlement, de préférence à des mesures législatives adoptées par le Parlement. Je vois que vous hochez la tête en signe d'assentiment.

M. Aston: Oui, certainement. Je ne sais pas suffisamment bien comment tous ces processus fonctionnent. . .

M. Atkinson: Et vous n'êtes pas le seul.

M. Aston: . . .mais je me demande si la loi ne devrait pas fournir le cadre réglementaire, ou un système global d'identification de ces véhicules et de suivi de leur modification. L'énumération détaillée des normes qui assureraient la conformité à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, ou au projet de loi S–8, pourrait être modifiée, mais on aurait établi le système précisant les responsabilités des importateurs et des utilisateurs de véhicules importés.

M. Atkinson: Je n'avais pas l'intention de lancer un débat. Je préfère écouter attentivement ce que vous dites. Je remarque toutefois que le processus d'élaboration des règlements offre la possibilité de présenter des commentaires. Il est donc possible de participer. . .

M. Aston: Je me suis trompé de réunion, n'est–ce pas?

M. Atkinson: Non, et votre remarque est pertinente, mais j'essayais de souligner cette possibilité, et je crois que l'on recherche la souplesse, etc. . . Vous avez indiqué que les normes de sécurité évoluent. Les systèmes automatiques d'allumage des phares ainsi que les ancrages d'attache pour les ensembles de retenue d'enfants sont de bons exemples. S'il faut obtenir l'accord du Parlement à ce sujet, pour ensuite modifier la teneur de la loi, cela va prendre beaucoup de temps, alors qu'en procédant par règlements on peut être beaucoup plus efficace. Le projet de loi nous donne donc le système de base en indiquant que les normes de sécurité feront l'objet de règlements qui seront modifiés par la suite selon les besoins.

Une fois ce projet de loi adopté, les projets de règlements seront diffusés, et vous pourrez alors présenter vos commentaires à leur sujet. Cela pourrait éliminer vos craintes à ce sujet.

M. Aston: Effectivement, oui. Merci.

Le président: Merci, monsieur Atkinson.

M. Keyes: Puis–je faire un commentaire, brièvement?

Le président: Oui.

M. Keyes: J'ai une question complémentaire qui découle des remarques de M. Atkinson.

Nous connaissons tout de même certains cas, Ken, où les règlements et la loi ont fait l'objet d'une étude détaillée par un comité. Compte tenu de ces précédents, la raison pour laquelle j'ai soulevé toute cette question, c'est qu'en adoptant la loi,

[*Text*]

with the legislation as the overall framework and then maybe some one year down the road, we're going to be dealing with the regulatins as they pertain to the legislation. I just feel like the double effort can be achieved by putting it all together and bringing it forward when it's all together.

Mr. Atkinson: By the time that year comes, Mr. Keyes, the safety standards may have changed somewhat.

Mr. Keyes: If they were there to put together the legislation, I can't see why we couldn't have the regulations at the same time. Why should we have to wait a year?

Mr. Angus: Because we might change the legislation.

The Chairman: We'll have opportunities in the very near future to discuss those sorts of things in committee.

Mr. Aston, I'd like to thank you very much for appearing before the committee this morning. Everything you've said and taken into account has been duly noted and will be considered. I thank you.

I'll ask Mr. Ronald G. Marks, from Crewe and Marks Barristers and Solicitors, to take the witness chair.

Welcome, Mr. Marks, to the committee hearings on Bill S–8. We have a written brief from you. I would invite you to present your brief to the committee, after which we will follow the normal procedure.

Mr. Ronald G. Marks (Barrister and Solicitor, Crewe and Marks Barristers and Solicitors): Thank you, Mr. Chairman, it's a pleasure to be here this morning for the purpose of making some very brief submissions on Bill S–8. I appear today on my own behalf as a Canadian concerned with the issues in free trade. I expect a lot of the other participants will quite properly be focusing on the transport issues inherent in the bill in such areas as safety, the environment and administrative efficiency, but my own concern is with the impact of Bill S–8 on Canada's balance of trade and the degree to which any regulatory system inevitably serves to facilitate or impede the flow of goods across the border.

• 1035

Perhaps I could just digress from my written submission and jump to the conclusion or punch line of why I'm here.

Free trade is going to involve a lot of work on the part of people who don't think they're involved in it, for it to work effectively. I would have expected, for instance, that all legislation appearing either in the Senate or the House of Commons would be accompanied by something like a free trade impact assessment statement that would indicate right up front whether there were any free trade ramifications to the bill before the House or Senate.

I would also say, by way of punch–line conclusion, that before drafting any kind of regulatory process for use in Canada we should look at what is going on in the United States. Certainly we have done that in respect to emission controls. In fact, in many cases we have borrowed, lock stock and barrel, American emission controls and adopted them as our own.

[*Translation*]

nous mettons en place un processus général, et, ensuite, peut–être dans un an, nous devrons traiter des règlements de mise en application de la loi. Je crois tout simplement que l'on pourrait faire un meilleur travail si nous étudiions en même temps le projet de loi et le projet de règlement.

M. Atkinson: Dans un an, monsieur Keyes, il est fort possible que les normes de sécurité aient déjà été quelque peu modifiées.

M. Keyes: Je ne vois pas pourquoi les règlements ne pourraient pas être prêts en même temps que la mesure législative. Pourquoi faudrait–il attendre un an?

M. Angus: Parce qu'on pourrait modifier la loi.

Le président: Nous aurons dans un très proche avenir la possibilité de discuter ce genre de questions en comité.

Monsieur Aston, je tiens à vous remercier d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité ce matin. Nous avons pris bonne note de tout ce que vous nous avez dit. Et nous y réfléchirons. Je vous remercie.

Je vais maintenant demander à M. Ronald G. Marks, du cabinet d'avocats Crewe and Marks, de bien vouloir venir à la table des témoins.

Monsieur Marks, soyez le bienvenu à cette audience portant sur l'examen du projet de loi S–8. Nous avons reçu votre mémoire. Je vous demanderais de bien vouloir faire votre exposé, après quoi nous suivrons la procédure normale.

M. Ronald G. Marks (avocat, Crewe and Marks, avocats): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir pour moi d'être ici ce matin pour faire un bref exposé au sujet du projet de loi S–8. Je comparais aujourd'hui en mon nom propre, en tant que Canadien s'intéressant au libre–échange. Fort probablement, bon nombre d'autres intervenants s'intéresseront, à juste titre, à la question du transport, qui est l'objet même de ce projet de loi, et plus particulièrement à la sécurité, à l'environnement et à l'efficacité administrative. Quant à moi, je me demande comment la balance commerciale du Canada sera affectée par le projet de loi S–8 et dans quelle mesure une réglementation facilite ou entrave les échanges commerciaux transfrontaliers.

On me permettra de m'écarter de mon mémoire et d'en venir tout de suite à la conclusion, ou si vous voulez, je vais vous dire pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Si l'on veut que le libre–échange réussisse, un grand nombre de gens qui se croyaient étrangers à tout cela devront se retrousser les manches. J'aurais cru par exemple que tout projet de loi sur le libre–échange émanant du Sénat ou de la Chambre des communes serait accompagné d'un texte quelconque décrivant en termes francs les conséquences du libre–échange.

En guise de conclusion, je dirai aussi qu'avant de définir le processus de réglementation qui entrera en vigueur au Canada, il conviendrait de savoir ce qui se fait aux États–Unis. C'est d'ailleurs ce que nous avons fait au chapitre de la réduction des émissions. En fait, dans plusieurs cas, nous avons tout simplement adopté intégralement les normes américaines de réduction des émissions.

[*Texte*]

We have not done the same thing, in my submission, with respect to the regulatory process of the importation of used vehicles. I have to ask why.

Historically, there are four key ways in which governments in Canada have worked to develop the national economy through transportation strategies. I think I can summarize the first three by just saying money, money and more money.

We have thrown money where we thought it was useful and I think, in general, we have done a good job on that. Of course, the provinces paid the largest portion of that through their constitutional responsibility to do so. The fourth way is the most important and is simply to develop effective and sound policy.

The way the Government of Canada has done that historically, it seems to me, is to identify what is really going on and not simply what appears to be going on. We did that in 1926 with the introduction of the first Canadian content legislation. We did that in the mid-1930s with the Tariff Board hearings. We did it with the Royal Commission on the Automotive Industry in 1960 and the Canada-U.S. Automotive Products Trade Agreement of 1965.

In all cases we developed policy, not in a vacuum, but with regard to the international realities at play. Today the committee is meeting ostensibly to review a bill whose regulatory framework seems geared largely toward meeting purely technical safety and environmental concerns. We're told the Canada-U.S. Free Trade Agreement makes it imperative that Canada's approach to the importation of used vehicles from the United States be flexible and accommodating. I would agree with that.

I think in the name of flexibility, regulation should be drafted to provide for a monitoring capacity that would enable Canada to do three things, if required.

First of all, we could and should develop and maintain data indicating the relative used vehicle flows in both directions across the border.

We should track the relative permeability of administrative structures on both sides of the border, designed to ensure compliance with domestic transportation law.

Finally, and this may be the most contentious on a last resort basis, we should modify, or be prepared to modify, the permeability of the Canadian administrative structure to allow it to remain in rough concordance with whatever the United States is imposing on used vehicles entering from Canada.

The committee knows the numbers for 1991. Roughly 135,000 used vehicles were imported from the United States, while only 500 or so were exported from Canada into the U.S. That discrepancy is simply too large to be explained away as some sort of statistical anomaly. It's incumbent on the Canadian government to face the reality that relative to Canadian protocols in place now, U.S. used car emission protocols look like, walk like, and talk like non-tariff barriers to trade.

[*Traduction*]

J'affirme dans mon mémoire que nous n'en avons pas fait autant pour ce qui est du processus de réglementaiton de l'importation des véhicules d'occasion. Je veux savoir pourquoi.

Par le passé, les gouvernements du Canada se sont servis de quatre grandes stratégies de transport pour développer l'économie nationale. Je crois qu'on peut résumer les trois premières en disant seulement: l'argent, l'argent et toujours l'argent.

Nous avons investi beaucoup d'argent là où nous croyions que c'était utile, et je crois qu'en général, nous nous sommes bien débrouillés de ce côté. Bien sûr, ce sont les provinces qui ont payé le gros de la note en raison de leur responsabilité constitutionnelle. La quatrième stratégie est la plus importante, et elle consiste simplement à mettre de l'avant une politique intelligente et efficace.

Pour ce faire, dans le passé, le gouvernement du Canada s'est appuyé, me semble-il, sur la réalité, et non pas simplement sur l'apparence de la réalité. C'est ce qu'il a fait en 1926 avec l'adoption de la première loi sur le contenu canadien. C'est ce qu'il a fait au milieu des années trente avec la création de la Commission des tarifs. C'est ce qu'il a fait en 1960 avec la Commission royale sur l'industrie automobile et en 1965 avec le Pacte de l'auto.

Dans tous ces cas, le Canada a articulé une politique, non pas dans le vide, mais dans le contexte des réalités internationales qui étaient en jeu. Aujourd'hui votre comité est censé étudier un projet de loi dont le cadre réglementaire semble largement axé sur le respect de normes strictement techniques concernant la sécurité et l'environnement. On nous dit que l'Accord de libre-échange canado-américain oblige le Canada à se montrer souple et accommodant pour ce qui concerne l'importation des véhicules d'occasion des États-Unis. Je suis d'accord.

Si l'on veut qu'il y ait souplesse, à mon avis, la réglementation devrait prévoir l'établissement d'un mécanisme de surveillance qui permettrait au Canada de faire trois choses nécessaires.

Premièrement, nous pouvons et nous devons réunir des statistiques qui nous donneront une idée des transferts de véhicules d'occasion entre le Canada et les États-Unis.

Il nous faut mesurer la perméabilité relative des structures administrative des deux côtés de la frontière qui visent à assurer le respect des lois nationales sur le transport.

Enfin, dernier moyen, et peut-être le plus controversé, il nous faut modifier, ou être disposés à modifier, la perméabilité de la structure administrative canadienne afin que nos normes correspondent approximativement à celles que les États-Unis imposent aux véhicules d'occasion arrivant du Canada.

Le comité connaît les statistiques de 1991. Environ 135 000 véhicules d'occasion ont été importés des États-Unis, alors que le Canada n'en a exporté que 500 aux États-Unis. Cet écart est beaucoup trop large pour dire qu'il ne s'agit là que d'une simple anomalie statistique. Il appartient au gouvernement canadien de faire face à la réalité et de comprendre que, comparativement aux normes candiennes en place aujourd'hui, les normes américaines de réduction des émissions pour les véhicules d'occasion sont tout bonnement des barrières commerciales non tarifaires.

[*Text*]

I realize the committee may not feel entirely comfortable dealing with free trade issues, but if this committee doesn't feel comfortable with it, who will handle the issue of free trade and who will monitor whether our regulatory processes allow virtually anything in, while U.S. regulatory processes keep virtually everything out?

I've drafted an amendment to the interpretation section of the bill, together with a new addition I've entitled, ''Free Trade Monitoring and Enforcement''. I'm not expecting the proposals to be taken literally. Just for the sake of clarity they ignore Mexico and other trading partners and don't attempt to mesh with existing dispute resolution mechanisms operating within the free trade agreement. Nonetheless, they constitute a pragmatic base upon which to develop a durable monitoring mechanism. I've left a copy of the brief section for the review of the committee.

I hope these legislative suggestions will assist the committee in its work.

• 1040

I might also mention that I've had an opportunity to inspect the legislative summary of the act. Without wanting to derogate in any way from the quality of that summary, I must draw to the committee's attention the fact that it contains not a whit about what is happening in the United States, nor does it attempt to balance the thing.

I think we are talking here about a bipartite administrative structure. Canada gets to build half it and the United States gets to build half of it, but it works as one unified whole, or at least it should.

Mr. Angus: You mentioned that in the entire United States there are only eight registered entities permitted to modify used car imports to the U.S. market. Can you elaborate a bit about these eight companies? What kind of modifications of Canadian–made vehicles are required for them to be sold as used vehicles in the United States?

Mr. Marks: It is my understanding that wherever there is a compliance question with regard to safety, for instance, the U.S. Customs authorities produce a list to the Canadian private importer or exporter into the United States. I think the list shows six dealers, but eight are now duly registered. The problem might be that if tomorrow you go to Buffalo, for instance, to import your car and find out that the registered dealer's location and head office is in Texas, that isn't really very convenient.

When you have a country with a population of 275 million people, all of whom can be presumed to own or have access to cars, you really have to wonder whether eight is just a natural number or whether it is really a fair kick at the cat. Does it really give Canadians the opportunity to import cars in the same way the Americans are free to import cars here?

In other words, when a car comes into Canada it in effect falls into a black hole. There is really nobody to run around chasing it from customs to the modification repair centre. There is nothing in place to prevent these cars from just running

[*Translation*]

Je comprends que le comité hésite quelque peu à se pencher sur les problèmes du libre–échange, mais si votre comité hésite à le faire, qui réglera le problème du libre–échange et qui interviendra pour que notre processus de réglementation cesse d'être perméable à tout ce qui bouge alors que le processus de réglementation américain demeure résolument étanche?

J'ai rédigé un amendement à la clause interprétative du projet de loi ainsi qu'un ajout que j'ai intitulé «Contrôle et application du libre–échange». Je ne m'attends pas à ce que mes propositions soient adoptées intégralement. Pour plus de clarté, elles ne tiennent pas compte du Mexique et des autres partenaires commerciaux, et ne s'insèrent pas non plus dans les mécanismes de règlement des différends qui existent déjà dans le cadre de l'accord de libre–échange. Mes propositions constituent néanmoins une base solide à partir de laquelle on pourra développer un mécanisme de contrôle durable. Je vous ai laissé une copie de mon mémoire, et le comité pourra étudier mon projet d'article.

J'espère que ces suggestions législatives aideront le comité dans son travail.

Je dirais aussi que j'ai eu le temps de prendre connaissance du résumé de la loi. Je ne veux nullement dénigrer la qualité de ce résumé, mais je dois attirer l'attention du comité sur le fait qu'il ne contient pas un mot sur ce qui se fait aux États–Unis, et l'on ne tente nullement d'équilibrer les choses.

Je crois qu'il est question ici d'une structure administrative bipartite. Le Canada veut en construire la moitié, et les États–Unis l'autre moitié, mais cette structure doit fonctionner comme un tout, ou du moins elle le devrait.

M. Angus: Vous dites que pour tous les États–Unis il n'y a que huit entités autorisées à modifier les importations de voitures d'occasion sur le marché américain. Pouvez–vous nous parler un peu plus de ces huit compagnies? Quelles modifications impose–t–on aux véhicules de fabrication canadienne pour qu'ils puissent être vendus aux États–Unis en tant que véhicules d'occasion?

M. Marks: Je crois savoir que chaque fois que se pose la question du respect des normes de sécurité, par exemple, les douanes américaines montrent une liste à l'importateur privé canadien ou à l'exportateur vers les États–Unis. Je crois qu'il y a six concessionnaires sur la liste, mais il y en a huit qui sont maintenant dûment enregistrés. Le problème, c'est que si vous allez demain à Buffalo, par exemple, pour importer votre voiture et que vous constatez que le siège social du concessionnaire enregistré se trouve au Texas, ce n'est pas vraiment commode.

Dans un pays qui compte 275 millions d'habitants, qui sont tous censés posséder une voiture ou avoir accès à une voiture, il y a lieu de se demander si le chiffre huit est vraiment normal ou si la concurrence est vraiment équitable. Est–ce qu'on donne vraiment aux Canadiens la possibilité d'importer des voitures là–bas tout comme les Américains sont libres d'importer des voitures ici?

Autrement dit, lorsqu'une voiture entre au Canada, c'est comme si elle tombait dans un grand trou noir. Personne ne va suivre la voiture des douanes jusqu'au centre de modification. Aucune mesure n'est en place pour empêcher ces voitures de se

[*Texte*]

around loose. I suspect there are literally thousands and thousands of cars in Canada that don't meet Canadian compliance standards. That doesn't happen in the United States. The system, as I understand it, is so tight that the car gets stuck at the border unless it complies.

Mr. Angus: Why would anybody want to import a used car from Canada? I say that in the context of our environment, our weather and our use of salt. By the time the vehicle is used here, it doesn't compare to a car from California which has not been exposed to that kind of abuse and is in much better condition as a used vehicle than a car that's been on the road for three or four years in Canada. Do you have a sense there is a demand but there are too many barriers there?

Mr. Marks: American duties on the import of Japanese light trucks, for instance, may be far higher than they are in Canada. A new Japanese truck purchased in Canada and then resold as a used vehicle would find a willing market in the United States because of the duty differential.

Mr. Angus: You have certainly given us something to think about.

Mr. Atkinson: I have no questions. I concur with Mr. Angus. It is certainly something we can ask the officials when they come back and we are looking at the bill and the regulatory regime that is going to be put in place.

Mr. Keyes: I have one supplementary to the thoughts put forward by Iain. You said thousands of those cars are running around this country and don't meet Canadian compliance standards. What would certify the automobile to be operable in this country? Would it meet the standards if the lights and motor are fine and there is a muffler on it? I am fishing for more detail on what you would see as the Canadian compliance standards.

Mr. Marks: All I am suggesting is that when a car enters Canada, what controls are there from the moment it hits the Canadian Customs to the moment it is purportedly brought up to Canadian standards, whatever they might be from time to time? What controls are in place right now? The Government of Canada, in its Price Waterhouse study, was working from a projection of perhaps 500,000 used cars per year coming into Canada. It seems reasonable to conclude that if you have 500,000 vehicles hitting the country every year, perhaps not today, but four or five or six years down the road under free trade, you're going to have to assume some of those cars may not be safe. When you look at the carnage on the roads already, you have to wonder why we don't put something in place right now in advance of the problem to contain it.

• 1045

Mr. Keyes: Maybe you can enlighten me or maybe I'm asking the wrong person this question, but if I spot a car I like in Buffalo or wherever and want to bring it across the border, are there certain conditions at the border that must be met for

[*Traduction*]

perdre dans la nature. Je soupçonne qu'il y a littéralement des milliers et des milliers de voitures au Canada qui ne répondent pas aux normes d'observation canadiennes. Cela n'arrive pas aux États–Unis. Le système, si je le comprends bien, est tellement étanche que la voiture ne quitte pas la frontière tant qu'elle n'est pas conforme aux normes.

M. Angus: Mais pourquoi voudrait–on aussi importer une voiture d'occasion du Canada? On connaît notre environnement, notre climat et l'usage que nous faisons du sel. Un véhicule d'occasion ici ne se compare pas à une voiture de la Californie qui n'a pas été exposée aux mêmes rigueurs et qui est en bien meilleures conditions qu'un véhicule d'occasion qui roule depuis trois ou quatre ans sur les routes canadiennes. Croyez–vous qu'il y a une demande là–bas, mais que les obstacles sont trop nombreux?

M. Marks: Les droits américains à l'importation de camions légers japonais, par exemple, peuvent être beaucoup plus élevés qu'au Canada. Un camion japonais acheté neuf au Canada, puis revendu comme véhicule d'occasion, trouverait un acheteur aux États–Unis en raison de la différence dans les droits de douane.

M. Angus: Vous nous donnez certainement matière à réflexion.

M. Atkinson: Je n'ai pas de questions. Je suis d'accord avec M. Angus. C'est certainement une question que nous allons poser aux fonctionnaires lorsqu'ils reviendront, et nous allons examiner le projet de loi, ainsi que le processus de réglementation qui sera mis en place.

M. Keyes: J'ai une question supplémentaire qui fait suite aux réflexions d'Iain. Vous dites qu'il y a des milliers de voitures qui roulent dans notre pays et qui ne répondent pas aux normes d'observation canadiennes. Quelles sont ces normes d'observation? Une voiture est–elle conforme aux normes si les phares et le moteur sont en bon état et si elle est munie d'un silencieux? J'aimerais avoir plus de détails sur ce que vous considérez être les normes d'observation canadiennes.

M. Marks: Tout ce que je veux savoir, c'est, lorsqu'une voiture entre au Canada, quels contrôles applique–t–on à compter du moment où la voiture franchit les douanes canadiennes jusqu'au moment où elle est censée respecter les normes canadiennes, peu importe comment on les définit? Quels sont les contrôles en place aujourd'hui? Grâce à son étude Price Waterhouse, le gouvernement du Canada partait d'une projection de près de 500 000 voitures d'occasion entrant chaque année au Canada. Il semble raisonnable de conclure que si vous avez 500 000 voitures qui entrent au pays chaque année, peut–être pas aujourd'hui, mais sûrement dans quatre, cinq ou six ans avec le libre–échange, certaines de ces voitures ne seront pas sécuritaires. Quand on voit le carnage qu'il y a sur les routes aujourd'hui, on se demande pourquoi le Canada ne met pas tout de suite en place des contrôles qui permettront de limiter les dégâts.

M. Keyes: Vous pouvez peut–être m'éclairer, ou peut–être n'êtes–vous pas la personne à qui je peux poser la question, mais si je vois une voiture que j'aime à Buffalo et que je veux la rapporter au Canada, cette voiture doit–elle respecter certaines

[*Text*]

that car — bumper heights, running lights, all that kind of thing? If the conditions aren't met, is the car still allowed to enter the country with the promise that I'm going to repair everything to meet the standards?

Mr. Marks: I'm not aware there's any intensive examination of a motor vehicle at the border. There could probably be dozens of minor instances of non–compliance which could never be covered. You're really relying upon the title documents when they come in and I don't think that's going to suffice.

The Chairman: Thank you very much. We appreciate your appearance before the committee, Mr. Marks.

Do we have representatives from the National Auto League? If we do, I'll ask Mr. LeClair to take the witness chair.

Mr. LeClair, you've provided the committee with a brief. You've been in attendance during the previous witness's testimony so you know the procedure. I would invite you to proceed.

Mr. David J. LeClair (President, National Auto League): Thank you, Mr. Chairman. You have notes and they're pretty much in point form, so I thought I'd just give an overview and perhaps talk to the notes.

First of all, I would like to give you a quick overview of the National Auto League. My experience has been that a lot of people haven't heard of our company. Then I will touch briefly on why the National Auto League is interested in Bill S–8 and give an overview of some of the suggested changes we have to the bill and then conclude with the summary.

The National Auto League is a Canadian–owned private company located in London, Ontario. We've been in business since 1955 servicing Canadian motorists. We currently provide roadside assistance services and other motoring services to 500,000 Canadian motorists.

One of the reasons why we're maybe not a household name is we do market a National Auto League brand membership, but our primary strategy is to offer private label programs. We're currently involved with 25 programs. I've listed, in the brief, some of the programs in which National Auto League is involved, including Nissan Roadside Assistance, Chrysler Roadside Assistance, Esso Auto Club, CIBC Roadside Assistance, Club Jaguar and Toronto Dominion Gold Auto Club.

With those programs the consumers would see those names and the fine print would say that services were fulfilled by the National Auto League.

National Auto League provides 24–hour–a–day, 365–day–per–year roadside assistance with a staff at head office of about 115 people. There are 60 key people and bilingual customer assistance representatives on the phone 24 hours a day.

To provide those services, we currently manage a network of over 8,000 towing and service facilities across Canada. We have a reciprocal agreement with an auto club in the U.S. that provides services to our members when travelling in the U.S. and we provide services to their members when they're travelling in Canada.

[*Translation*]

conditions à la frontière — la hauteur du pare–choc, les feux de position, toutes ces choses–là? Si les conditions ne sont pas respectées, est–ce qu'on me permettra tout de même d'entrer au pays avec la voiture si je promets de la faire réparer afin de respecter toutes les normes?

M. Marks: Que je sache, il n'y a pas d'inspection intensive du véhicule à la frontière. Il peut y avoir des dizaines de cas mineurs de non–observation qu'il n'y aura jamais moyen de détecter. On ne s'arrête qu'à l'examen des documents de propriété lorsque la voiture entre, et je ne crois pas que cela suffise.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Marks, nous vous savons gré d'avoir témoigné devant le comité.

Les représentants de la National Auto League sont–ils ici? Si oui, je demande à M. LeClair de bien vouloir s'avancer.

Monsieur LeClair, vous avez remis un mémoire au comité. Vous avez entendu le témoignage précédent; donc, vous connaissez la façon de procéder. Vous avez la parole.

M. David J. LeClair (président, National Auto League): Merci, monsieur le président. Vous avez mes notes, mais elles sont très fragmentaires. J'ai donc jugé suffisant de vous donner un aperçu et de parler à partir de mes notes.

D'abord, j'aimerais vous expliquer brièvement en quoi consiste la National Auto League. Je sais que notre compagnie est peu connue. Je vous dirais ensuite brièvement pourquoi la National Auto League s'intéresse au projet de loi S–8, et je vous donnerai un aperçu des changements que nous proposons au projet de loi, après quoi je conclurai par un résumé.

La National Auto League est une entreprise privée canadienne de London, en Ontario. Notre entreprise est au service des automobilistes canadiens depuis 1955. Nous fournissons à l'heure actuelle des services d'assistance routière et autres à 500 000 automobilistes canadiens.

Je vais vous dire l'une des raisons pour lesquelles notre nom n'est pas très connu: la National Auto League a sa propre marque de commerce, mais notre stratégie première consiste à offrir des services dans le cadre de programmes de marques établies. Nous participons à l'heure actuelle à 25 programmes. J'ai énuméré dans le mémoire certains des programmes auxquels participe la National Auto League, dont l'assistance routière Nissan, l'assistance routière Chrysler, le Club de l'auto Esso, l'assistance routière de la BCIC, le Club Jaguar et le Toronto Dominion Gold Auto Club.

Les consommateurs voient ces noms dans notre programme, et il est écrit en petits caractères dans les contrats que des services sont fournis par la National Auto League.

La National Auto League fournit un service d'assistance routière 24 heures par jour, 365 jours par année, avec un effectif d'environ 115 personnes au siège social. Il y a 60 personnes clés et des représentants bilingues pour les services à la clientèle au téléphone, 24 heures par jour.

Pour fournir ces services, nous gérons actuellement un réseau de plus de 8 000 services de dépannage et autres dans tout le Canada. Nous avons un accord de réciprocité avec un club automobile aux États–Unis qui fournit des services à nos membres voyageant aux États–Unis, et nous fournissons des services aux membres de ce club lorsqu'ils voyagent au Canada.

[*Texte*]

We provide the services through telephone and computer technologies, which we believe are the leading edge. We currently handle over 300,000 incoming calls on 80 toll-free lines into London, Ontario.

Bill S-8 was first brought to our attention several months ago. As an organization whose purpose is to provide service to Canadian motorists, we're obviously interested in motor vehicle safety and related environmental policies. Having reviewed Bill S-8 in some detail we're specifically interested in the policies relating to the importation of motor vehicles from outside Canada and particularly from the United States. We hope to be able to submit a bid to the Minister of Transport should the decision be made to involve the private sector in the regulatory scheme, to ensure that all imported vehicles comply with Canadian safety and emissions standards.

• 1050

We also have concerns we thought should be brought to your attention at this time. We believe the existing draft to the act does not contemplate a comprehensive system to ensure that all imported vehicles properly meet Canadian standards, especially for vehicles purchased by Canadian individuals from the United States. I also refer to subclause 7.(2), which has already been discussed.

We wholeheartedly agree with the purpose of this bill, which is to reduce vehicle accidents and harmful emissions. However, we have concerns with the policy that this bill is creating in allowing the importation of non-OEM motor vehicles into Canada, including imported vehicles that don't meet the Canadian safety and emission standards at the time of importation.

As the previous witnesses have mentioned, we are specifically concerned with subclause 7.(2) of the bill. We think this is an important issue — these numbers have also been mentioned previously — because the volume of vehicles being imported from the U.S. in 1991 was approximately 135,000. If you assume an average value of those vehicles crossing the border of $10,000, that equates to $1.35 billion.

We also believe there is great potential for this figure for 1991 to increase significantly in the future. That can't be ignored. There are three possible reasons why this figure might go up in the future.

The first reason is the phase-in implementation of the Canada-United States Free Trade Agreement effective January 1, 1993. There's no age restriction on vehicles imported. As you know, there's a phase-in to reduce and eliminate all duties on certain vehicles being imported as well.

Certainly the currency exchange rate between Canada and the U.S. will play an important role in determining how many vehicles cross the border. We also think the potential implementation of NAFTA should be considered, to include the possible future importation of vehicles to Canada from Mexico. We don't think that can be ignored.

The second issue that has been discussed here is that there are safety and emissions standards in place now, but things are going to change. We believe there's a potential for more significant differences in the future between Canadian safety and

[*Traduction*]

La prestation de nos services est fondée sur des technologies téléphoniques et informatiques de pointe. Nos 80 lignes sans frais à London, en Ontario, reçoivent plus de 300 000 appels par année.

Le projet de loi S-8 a été porté pour la première fois à notre attention il y a quelques mois. Étant donné que notre entreprise a pour raison d'être d'assister les automobilistes canadiens, nous nous intéressons naturellement à la sécurité des véhicules et aux politiques environnementales connexes. Ayant pris connaissance du projet de loi S-8, nous nous intéressons particulièrement aux politiques relatives à l'importation au Canada de véhicules étrangers, et surtout américains. Si le ministre des Transports décide de faire appel au secteur privé pour l'élaboration du processus de réglementation, nous espérons pouvoir offrir nos services afin de nous assurer que tous les véhicules importés soient conformes aux normes canadiennes de sécurité et d'émissions.

Nous avons également cru bon aujourd'hui de porter certaines interrogations à votre attention. Nous constatons que le libellé actuel de la loi ne prévoit pas la création d'un système complet qui permettrait au Canada de s'assurer que tous les véhicules importés respectent les normes canadiennes, particulièrement les véhicules achetés par les citoyens canadiens aux États-Unis. Je songe ici au paragraphe 7.(2), dont on a déjà discuté.

Nous sommes tout à fait d'accord avec l'objectif de ce projet de loi, qui consiste à réduire les accidents d'automobile et les émissions nocives. Toutefois, nous craignons que ce projet de loi ne permette l'importation au Canada de véhicules non conformes aux spécifications originales du fabricant, notamment de véhicules qui ne respectent pas les normes canadiennes de sécurité et d'émissions.

Comme l'ont dit les témoins qui m'ont précédé, le paragraphe 7.(2) du projet de loi nous inquiète particulièrement. Nous croyons que c'est une question importante — ces chiffres ont déjà été mentionnés — parce que le nombre de véhicules importés des États-Unis en 1991 était d'environ 135 000. Si vous accordez une valeur moyenne de 10 000$ à tous ces véhicules qui franchissent la frontière, cela revient à 1,35 milliard de dollars.

Nous croyons aussi que les chiffres de 1991 pourraient être largement dépassés dans l'avenir. C'est une réalité qu'on ne peut oublier. Trois raisons pourraient expliquer cela.

La première raison tient à la mise en oeuvre progressive de l'Accord de libre-échange canado-américain qui a pris effet le 1er janvier 1993. Les véhicules importés ne font l'objet d'aucune restriction au chapitre de l'âge. Comme vous le savez, la mise en oeuvre progressive de l'accord vise à réduire et à éliminer tous les droits sur certains véhicules importés également.

Il est vrai que le taux de change entre le Canada et les États-Unis déterminera dans une large mesure le nombre de véhicules qui franchiront la frontière. Nous croyons aussi qu'il faut prendre en compte la mise en oeuvre prochaine de l'ALÉNA, qui pourrait inclure l'importation de véhicules du Mexique au Canada. Nous croyons qu'on ne saurait oublier cette réalité non plus.

Le deuxième problème dont on a discuté ici, c'est qu'il y a aujourd'hui en place des normes de sécurité et d'émissions, mais les choses vont changer. Nous croyons qu'il pourrait y avoir à l'avenir des différences plus marquantes entre les normes

[*Text*]

emissions standards and those of the imported vehicles. Examples would include possible imports from Mexico as well as Canada's move to phase–in California level emissions standards starting in 1994.

The next page gives you in bullet form our understanding of the proposed program we believe subclause 7.(2) of the bill is pointing the regulations toward. It has been discussed. Mention was made of a Price Waterhouse study, which we believe would lead to a program similar to what is described here.

Just quickly walking through it, our understanding is the Canadian individual will purchase the motor vehicle in the United States. The vehicle will enter customs and the individual will pay the required duty and federal sales tax and complete form K22. The individual will sign a form promising that he or she will make the necessary changes so the vehicle properly complies with Canadian safety and emissions standards. Then the individual enters Canada with the vehicle.

Then the individual will arrange for the necessary modifications to the vehicle and will take the properly modified vehicle to a authorized inspection station, which we assume will issue a certificate of compliance. The individual will then take this certificate of compliance, any provincially required certificate, the K22 form, and the foreign ownership to the provincial licensing centre for registration.

We believe this system is open for abuse and significant exposure to non–conforming vehicles being driven on Canadian roadways for extended periods of time. Essentially, the whole system is based on trust. There's a lot of reliance being placed on this individual to do a lot of things.

We believe with this system there is a strong likelihood the imported vehicles will simply disappear into the system never to be found again. I'm certainly not an expert on the U.S. system, but I understand it had a system similar to this and that is what happened. As a result, it had to change to the registered importer procedure which was briefly discussed.

• 1055

We also believe this simply opens the doors for stolen vehicles, damaged vehicles, taxi cabs, etc., entering Canada without detection.

Moving to the next page, we recommend that the act require a system whereby all non–OEM vehicles imported to Canada are controlled from the time they enter Canada at the border until the time they are certified as conforming to Canadian standards.

Walking you through quickly, with a suggested changed program the vehicle would be purchased in a foreign country, the vehicle would enter Canadian customs, and the payment of duty and federal taxes would be made. Form K22 would be filled out, but we're suggesting that the original of that form be retained by the regulators. We would suggest that the regulators retain the original of the foreign ownership, and the individual or company would be given time in which to verify that the vehicle complies with Canadian standards. With this system the regulators could check with foreign authorities to see if the vehicle had been stolen—we have visions of 150,000 stolen vehicles from the States entering Canada without detection—

[*Translation*]

canadiennes de sécurité et d'émissions et celles des véhicules importés. On pense entre autres exemples aux importations possibles du Mexique ainsi qu'au rapprochement progressif des normes d'émissions du Canada et de la Californie qui commencera en 1994.

La page qui suit explique sous forme de capsule l'évolution que connaîtra à notre avis la réglementation en conséquence du paragraphe 7.(2) du projet de loi. On a discuté de cela. On a mentionné l'étude de Price Waterhouse, qui à notre avis donnerait naissance à un programme semblable à ce qui est décrit ici.

Pour résumer, nous croyons que le citoyen canadien pourra acheter son véhicule aux États–Unis. Le véhicule franchira les douanes, et la personne paiera les droits requis et la taxe de vente fédérale et complétera le formulaire K22. La personne signera le formulaire, qui lui imposera l'obligation d'apporter les changements nécessaires au véhicule de telle sorte qu'il soit conforme aux normes canadiennes de sécurité et d'émissions. Puis la personne entrera au Canada avec son véhicule.

La personne apportera les modifications nécessaires au véhicule et présentera le véhicule dûment modifié à un poste d'inspection autorisé, qui, nous l'imaginons, émettra un certificat de conformité. La personne apportera ensuite ce certificat de conformité, tout certificat provincial requis, le formulaire K22, et le titre de propriété étranger au centre d'immatriculation provincial.

Nous croyons que ce système est vulnérable aux abus et que nous risquons fort de voir des véhicules non conformes rouler sur les routes canadiennes pendant des périodes prolongées. Essentiellement, tout le système est fondé sur la confiance. On se fie à la personne pour qu'elle fasse beaucoup de choses.

Nous croyons qu'avec ce système il est fort probable que les véhicules importés vont tout simplement disparaître à jamais dans le système. Je ne suis nullement expert du système américain, mais je crois savoir qu'il y avait un système semblable aux États–Unis et que c'est ce qui est arrivé. En conséquence, les États–Unis ont dû adopter le système de l'importateur enregistré dont on a parlé brièvement.

Nous croyons que cela permettra simplement l'entrée au Canada de véhicules volés, de véhicules endommagés, de taxis, etc., sans que ceux–ci puissent être repérés.

À la page suivante, nous recommandons que la loi prévoie un système selon lequel tout véhicule d'occasion importé au Canada serait soumis à une surveillance entre le moment de son entrée à la frontière et la délivrance d'un certificat de conformité aux normes canadiennes.

Je passe rapidement au prochain élément de notre mémoire. Selon le programme modifié que nous proposons, un véhicule acheté dans un pays étranger passerait aux douanes canadiennes, où son nouveau propriétaire verserait les droits et les taxes fédérales exigibles. Il remplirait le formulaire K22, mais nous suggérons que l'organisme de réglementation conserve l'original de ce formulaire ainsi que l'original du titre de propriété étranger. Le particulier ou la société aurait alors le temps de vérifier si le véhicule est conforme aux normes canadiennes. Ce système permettrait aux organismes de réglementation de vérifier auprès des autorités étrangères si le véhicule a été volé—nous imaginons facilement que 150 000 véhicules volés

[*Texte*]

and we also believe with this system the regulators would be able to maintain a comprehensive data base of all importations.

I could think of numerous things that could be done with this data base, including assisting in the recalls for manufacturer defects. There's the issue of controlling emission phase-ins and safety phase-ins, which could be very effectively handled with this comprehensive database.

Moving on, the necessary modifications would be completed to the vehicle and the certificate of such would be received from the authorized inspection station, very much as suggested in the previous program. Proof of compliance would then be sent to the regulators, who would then forward the original of the K22 form and ownership so that the vehicle can be provincially licensed. The regulators will be able to follow up to make sure that all importations are properly completed within the stipulated period of time.

The last point is just to say that the regulators, as I've termed them here, could either be the public-sector or private-sector appointed agency or agencies.

Moving to the last page, which is just a summary, we're very much concerned that the act does not provide proper direction to ensure that all non-OEM vehicles imported to Canada will be made to comply with Canadian safety and emission standards. We are concerned because such imports are significant to the Canadian economy and to Canadian motor vehicle safety. There's also the potential for imports to increase dramatically in the future, the example being NAFTA.

We believe the act should require a comprehensive system whereby all non-OEM imported vehicles are controlled either by the public-sector or private-sector appointees from the time of importation until the time of compliance of Canadian standards. Thank you.

Mr. Angus: Mr. LeClair, I want to thank you for your appearance and your suggestion. I think in general it's a good suggestion. I'm not sure whether we need to amend the bill in order to accomplish that. It may be that the regulations themselves will be sufficient. I have one problem with it, though. You say that the regulators should retain the original of foreign ownership. That would, in doing so, put any vehicle operator in violation of provincial traffic law, which requires the proof of ownership on the vehicle at all times. That may be a problem area.

Mr. LeClair: Yes.

Mr. Angus: One of the ways around it may be a requirement that the regulator formally notify the provincial licensing authority that vehicle *x* has been imported and therefore they can enter it into their computers and deal with the monitoring system that way. We'll take a look at it, and certainly when we talk to the officials again we'll raise it with them.

[*Traduction*]

aux États-Unis pourraient entrer au Canada sans être repérés—et nous croyons également que ce système permettrait aux organismes de réglementation de maintenir une base de données complète sur tous les véhicules importés.

Cette base de données pourrait être utilisée de nombreuses façons, notamment pour faciliter le rappel de véhicules ayant des défauts de fabrication. Cette vaste base de données pourrait également permettre de contrôler très efficacement la mise en oeuvre graduelle de normes en matière d'émissions et de sécurité.

Je passe au point suivant. Les modifications nécessaires seraient apportées au véhicule, et un certificat serait alors établi par le poste d'inspection autorisé, tout comme dans l'ancien programme. Une preuve de conformité serait alors envoyée aux organismes de réglementation, qui retourneraient au propriétaire l'original du formulaire K22 et du titre de propriété du véhicule afin qu'il puisse le faire immatriculer dans sa province. Les organismes de réglementation pourraient alors vérifier que toutes les démarches nécessaires pour l'importation d'un véhicule sont faites dans les délais prévus.

En terminant, j'aimerais simplement préciser que les organismes de réglementation dont j'ai parlé dans mon exposé pourraient être un organisme ou des organismes du secteur public ou privé désignés pour exercer cette fonction.

Je passe maintenant à la dernière page, qui n'est qu'un résumé. Nous sommes très préoccupés du fait que la loi ne prévoit pas les mesures qu'il faudrait pour assurer que tous les véhicules d'occasion importés au Canada seront modifiés de manière à respecter toutes les normes canadiennes en matière de sécurité et d'émissions. Cela nous inquiète, car ces importations ont une incidence importante sur l'économie et sur la sécurité automobile au Canada. En outre, il est possible que les importations connaissent une augmentation spectaculaire dans l'avenir, notamment en raison de l'ALÉNA.

Nous croyons que la loi doit prévoir un système complet en vertu duquel tous les véhicules d'occasion importés au Canada feraient l'objet d'une surveillance par un organisme public ou privé, et ce, à partir du moment de leur importation jusqu'à ce qu'ils soient conformes aux normes canadiennes. Merci.

M. Angus: Monsieur LeClair, je vous remercie d'être venu ici et de nous avoir fait cette suggestion. Je pense que, de façon générale, c'est une bonne suggestion. Je ne suis pas sûr qu'il soit nécessaire de modifier le projet de loi pour faire ce que vous proposez. Il suffirait peut-être de le préciser dans le règlement. J'ai, par contre, une objection. Vous dites que les organismes de réglementation devraient conserver l'original du titre de propriété étranger. Cela aurait pour effet de mettre le conducteur du véhicule en contravention du code de la route provincial, qui exige que la preuve de propriété soit toujours dans le véhicule. Ce serait un problème.

M. LeClair: Oui.

M. Angus: L'une des solutions, ce serait peut-être que l'organisme de réglementation informe officiellement le bureau d'immatriculation de la province de l'importation de tel véhicule; ainsi, cette information pourrait être entrée dans les bases de données informatiques, et la surveillance pourrait se faire de cette façon. Nous examinerons la chose, et nous en discuterons certainement avec les fonctionnaires lorsqu'ils comparaîtront à nouveau.

[*Text*]

I thank you for that suggestion. I have no questions. I just wanted to make those observations.

• 1100

Before I leave the meeting may I suggest that we formally ask the officials who will be appearing on Thursday to give us a one–page summary of the rules in the United States that were referred to by the previous witness, rather than waiting for the final meeting just before we get into clause–by–clause study, because it may assist us in questioning other witnesses?

The Chairman: Sure. We'll do that.

Mr. Keyes: I want to thank you, David, for a very thorough examination of the issue and the significant amount of time you must have put into putting it together.

As we went page by page through your brief I was going to ask you what the NAL suggests, in a practical application, to ensure that all these imported vehicles comply with Canadian safety and emission standards. I think you were in the room when we heard the previous witness. We have a problem. What you're outlining to us is a system based on trust, but we already know that we have hundreds of thousands of used automobiles floating around this country that we're not sure have met all these standards. Could you see the regulations going beyond a trust level, and how?

Mr. LeClair: First of all, it's been suggested that the issue should be "a change of the regulations". Can the act stay as it is and the regulations just embody a tighter system? My first comment, and I'm not a lawyer, would be that from my understanding of the bill it is pointing the regulators in a certain direction. I would suggest that subclause 7.(2) as currently written is fairly clearly pointing the regulators to a system that, I believe, I have described as faulty.

It states specifically that vehicles passing from the United States into Canada can be imported—I've used the term "promise", but the act uses the term "making a declaration", but to me it's the same thing. That's my main concern with the bill, that subclause 7.(2) is, in my way of thinking, pointing the regulators to a system that would not be comprehensive enough. To me, again the key is to control it at the time of importation.

I have visions of 150,000 individuals going down to the States, crossing the border, all signing promises, and then coming in. . .I'm certain there are other people in the auto industry who could share stories with you. I'm hearing about swapping. It's very easy to swap the stickers. The whole stolen vehicle issue, I'm sure, is an issue that's very important.

I thank you for the compliment on the brief. This was done on the weekend, having had only two or three days to prepare.

[*Translation*]

Merci de votre suggestion. Je n'ai pas de questions à poser. Je voulais simplement faire ces observations.

Avant de partir, j'aimerais proposer que nous demandions en bonne et due forme aux fonctionnaires qui comparaîtront jeudi de nous fournir un résumé d'une page sur les règles en vigueur aux États–Unis que notre dernier témoin a mentionnées plutôt que d'attendre à la dernière séance, juste avant d'entreprendre l'étude article par article, puisque cela pourrait nous aider lorsque nous interrogerons les autres témoins.

Le président: Bien sûr, nous le ferons.

M. Keyes: Je vous remercie, David, pour cet examen très approfondi de la question et pour le grand nombre d'heures que vous avez dû consacrer à la préparation de ce mémoire.

Lorsque nous avons parcouru votre mémoire, page par page, je voulais vous demander quelle solution pratique la NAL propose pour faire en sorte que tous ces véhicules importés soient conformes aux normes canadiennes en matière de sécurité et d'émissions. Je pense que vous étiez dans la pièce lorsque le dernier témoin a comparu. Nous avons un problème. Ce que vous nous avez décrit est un système fondé sur la confiance, mais nous savons déjà qu'il y a des centaines de milliers de voitures d'occasion qui circulent dans ce pays, et nous ne sommes par sûrs si elles respectent toutes ces normes. Pensez–vous que le règlement devrait être fondé sur quelque chose d'un peu plus rigoureux que la confiance, et comment pourrions–nous procéder?

M. LeClair: Tout d'abord, on a dit qu'il suffirait de modifier le règlement. Pouvons–nous conserver la loi sans la modifier et prévoir un système plus sévère dans le règlement? La première chose que je voudrais dire à cet égard, et je ne suis pas avocat, c'est que le projet de loi me semble orienter les organismes de réglementation dans une certaine direction. Je pense que le libellé actuel du paragraphe 7.(2) oriente clairement les organismes de réglementation vers un système qui me semble défectueux, comme je l'ai déjà dit.

Il prévoit expressément que des véhicules provenant des États–Unis, peuvent être importés au Canada—j'ai parlé d'une «promesse» alors que la loi parle plutôt d'une déclaration, mais pour moi c'est la même chose. C'est surtout le paragraphe 7.(2) que je n'aime pas dans ce projet de loi, puisque, à mon avis, il oriente les organismes de réglementation vers un système qui ne serait pas assez complet. Je crois qu'il est essentiel d'exercer un contrôle au moment de l'importation.

J'imagine 150 000 personnes qui iraient s'acheter une voiture aux États–Unis, et qui traverseraient la frontière après avoir signé toutes les promesses qu'on leur demande. Je suis sûr qu'il y a d'autres personnes dans l'industrie de l'automobile qui pourraient vous raconter des choses. J'ai entendu parler d'échanges. C'est très facile d'échanger un autocollant pour un autre. Je crois que la question des véhicules volés est très importante.

Merci du compliment que vous m'avez fait. J'ai préparé ce mémoire pendant le week–end, puisque je n'ai eu que deux ou trois jours d'avis.

[*Texte*]

Certainly there can be further improvements made to the proposed system, but I believe at the heart of the system there has to be control from the time of importation, and I think there was a great example relative to notifying the provincial authorities at the time, to get the ball rolling. I don't know if I'm answering your question.

Mr. Keyes: Yes, thank you. You mentioned in your brief that there's a strong likelihood that imported vehicles will disappear into the system. Past experience in the U.S. would confirm this.

An individual goes down to the United States, buys the 1989 whatever, brings it across, goes through the proposed program of importation outlined in your brief, signs the promissory note, etc., but all of a sudden it disappears, because the person who bought the car has brought it back and chopped it up into parts, which they could probably sell piece by piece and get a lot more money back than they originally purchased the automobile for anyway, or even hope to resell it for in Canada. As you say, it will disappear. It sure will. It will be cut up into so many pieces it won't—

• 1105

Mr. LeClair: What I am suggesting is that if the vehicle is controlled at the time at the border, that individual or company would have to verify that this didn't happen, unless that was stated at the time at the point of the border and the appropriate adjustments and duties were paid, and so on and so forth. If it was stated that he was going to bring it across the border and use it for his personal use, the system at the control point of the border would ensure that it happened. They would have to prove that the vehicle had been modified, had gone to the inspection station and had been provincially licensed.

I am a chartered accountant and a former auditor, and when I saw the system it just didn't make any sense from a control point of view.

Mr. Keyes: I guess it's the policing, though, between the time you sign your promissory note at customs and then fail to show up at an inspection station.

Mr. LeClair: That's right. But there is a system, as long as it's controlled at the time it enters the border, that could be put in place to make sure that this happens. The U.S. for example—I'm not suggesting this for Canada—asks each individual to post a bond one and a half times the value of the vehicle. If they don't comply within a certain point in time, they exercise the bond and the individual is out one and a half times the value of the vehicle declared at the border.

There are ways it can be controlled at the border, and I'm kind of surprised at this point that the U.S. system wouldn't be studied in detail because they have had experience, as I understand it, using a system similar to what's being proposed under subclause 7.(2) as I read it, and they found that vehicles disappeared into the system.

Another example was given to me by people in the auto industry. I bring across a wreck, say it was only worth $100, and I only paid duty on the $100 but the engine's fine. I bring it across and I just plunk the engine into an existing Canadian

[*Traduction*]

Il est certain que l'on pourrait apporter d'autres améliorations au système proposé, mais je pense que celui-ci doit reposer sur un contrôle exercé au moment de l'importation, et je pense qu'on a donné un excellent exemple pour ce qui est d'informer les autorités provinciales à ce moment-là, pour déclencher le processus. Je ne sais pas si je réponds à votre question.

M. Keyes: Oui, merci. Vous dites dans votre mémoire qu'il est très probable que les véhicules importés disparaîtront dans le système. L'expérience des États-Unis le confirme.

Un particulier se rend aux États-Unis, où il achète une voiture de 1989, traverse la frontière, remplit toutes les exigences du programme d'importation que vous proposez dans votre mémoire, signe la promesse, etc., puis tout à coup la voiture disparaît, car la personne qui l'a achetée l'a défaite en pièces qui lui rapporteront probablement beaucoup plus d'argent que ce qu'elle a payé pour l'automobile ou que ce qu'elle pourrait espérer obtenir si elle la revendait au Canada. Comme vous le dites, elle disparaîtra. Bien sûr. Elle sera démontée en tellement de pièces qu'elle ne. . .

M. LeClair: Si l'on contrôlait le véhicule à la frontière, la personne ou l'entreprise qui en fait l'importation serait dans l'obligation de s'assurer que cela n'arrive pas, à moins que les modifications ne soient explicitement déclarées au moment du franchissement de la frontière et que tous les droits ne soient acquittés en conséquence. Si une personne déclare importer une voiture pour son usage personnel, le système mis en place à la frontière permettrait de s'assurer que c'est bien le cas. Il faudrait prouver que le véhicule a été modifié, qu'il a passé l'inspection et qu'il est immatriculé dans la province.

Je suis un comptable agréé et un ancien vérificateur, et quand j'ai vu le système proposé, j'ai tout de suite vu que cela n'avait aucun sens au point de vue du contrôle.

M. Keyes: Si quelqu'un ne se présente pas à un poste d'inspection après avoir signé une déclaration aux douanes, c'est à la police d'intervenir.

M. LeClair: En effet. Mais on pourrait mettre en place un système qui permettrait de s'assurer que tout est dans l'ordre, pourvu que l'on fasse un contrôle à la frontière. Aux États-Unis, par exemple—je ne propose pas de faire la même chose au Canada—on exige que les gens déposent une caution d'un montant égal à une fois et demie la valeur du véhicule. Si la personne n'a pas respecté ses engagements après un certain temps, on encaisse le montant de la caution; ainsi, la personne perd une fois et demie la valeur du véhicule déclaré à la frontière.

Il y a donc moyen de contrôler tout cela à la frontière, et je suis quelque peu surpris que l'on n'ait pas étudié le système américain en détail; en effet, je crois savoir qu'aux États-Unis, on avait mis à l'essai un système semblable à celui que l'on propose aux termes du paragraphe 7.(2), et on a constaté que les véhicules disparaissaient dans la nature.

Un autre exemple m'a été donné par des gens du secteur de l'automobile. Je peux importer un vieux tacot qui ne vaut que 100$, et je n'ai donc à payer que la douane sur ces 100$, mais le moteur est en bon état. Je peux ensuite installer ce moteur

[*Text*]

vehicle that's licensed and everything else, and I go on my way. I'm sure there are hundreds of stories and examples. What's wrong with that is that they didn't pay the proper duty, and that engine may not comply with necessary emission standards.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Where did you say it comes from?

Mr. LeClair: It's being imported in a body from the States.

Mr. Richardson: Didn't you start by saying the emission standards were tougher in the United States than they are in Canada?

Mr. LeClair: From Mexico, when NAFTA is implemented.

Mr. Richardson: Do they make cars in Mexico?

Mr. LeClair: There are cars in Mexico that I'm sure do not meet Canadian emissions standards, or I would assume there would be.

Mr. Richardson: Where do they come from?

Mr. LeClair: I don't know where Mexican cars come from.

Mr. Keyes: Are you doing a supplementary here, or do you want to wait your turn?

Mr. Richardson: No. I'm just looking for some logic in this. We're wandering all over the place with hypothetical suggestions that really have no basis in fact.

Mr. Keyes: It sounded a little like badgering at the time, actually.

Mr. Richardson: I would just intervene and get the thing back into a rational discussion.

Mr. Keyes: If you want to be rational about it, Mr. Parliamentary Secretary, I think we can safely say that there are probably more than a few automobiles running around the United States that may have met emission standards at point of manufacture but 10 years later are probably void of those particular emission controls, or they have broken down, or they have not been replaced within the gut of the engine, or pieces around the engine. Then, as our witness has so clearly stated, it comes back here as a wreck, that flawed emissionless engine is dropped into an existing Canadian vehicle with registration, and off the driver goes and nobody is the wiser. I think it's a pretty damn good example.

Mr. Richardson: I don't have any difficulty with this submission. I think it's well thought out. I don't see anything that couldn't be included and likely would be in regulations. These are not matters that need to be in the legislation—there is the detail of pursuing peoples' declarations. Many of the specific areas that the brief suggests could well be included more appropriately in regulations. That's normally how these things are done. It's useful to have someone who has gone to the effort you have to point out the need for this stuff, so I thank you for that.

Still on the point we were at, I am a little surprised that you see a dramatic increase in the importation of cars from Mexico. Are you serious?

Mr. LeClair: I'm just suggesting that down the road that can happen. I'm not saying that's happening today.

[*Translation*]

dans un véhicule canadien qui est déjà immatriculé, et tout passe inaperçu. Je suis certain qu'il y a des centaines de cas de ce genre. Le problème, c'est que l'on n'a pas payé les droits de douane que l'on aurait dû payer et que le moteur n'est pas nécessairement conforme aux règlements anti–pollution en vigueur.

M. Richardson (Calgary–Sud–Est): D'où ce moteur aurait–il été importé?

M. LeClair: Il est importé des États–Unis, dans une voiture.

M. Richardson: N'avez–vous pas dit au début que les règlements anti–pollution étaient plus rigoureux aux États–Unis qu'au Canada?

M. LeClair: Du Mexique, quand l'ALÉNA sera en vigueur.

M. Richardson: Fabrique–t–on des voitures au Mexique?

M. LeClair: Il y a des voitures au Mexique qui ne répondent certainement pas aux normes canadiennes en matière d'émissions; en tout cas, je le suppose.

M. Richardson: D'où viennent ces voitures?

M. LeClair: J'ignore d'où viennent les voitures mexicaines.

M. Keyes: Avez–vous une question supplémentaire, ou bien voulez–vous attendre votre tour?

M. Richardson: Non. J'essaie simplement d'établir la logique de tout cela. Nous digressons à gauche et à droite à partir de conjecture.

M. Keyes: En fait, cela ressemblait un peu à du harcèlement.

M. Richardson: Je voulais seulement intervenir afin de ramener les interlocuteurs à une discussion rationnelle.

M. Keyes: Si on veut être rationnel, monsieur le secrétaire parlementaire, je pense qu'on peut affirmer sans risque de se tromper qu'il y a probablement bon nombre d'automobiles en circulation aux États–Unis qui respectaient peut–être les règles anti–pollution quand elles ont été fabriquées il y a dix ans, mais qui, aujourd'hui, sont probablement dépourvues de tout dispositif anti–pollution, parce que ces dispositifs n'ont pas été remplacés après être tombés en panne. Ensuite, comme notre témoin l'a si clairement dit, ces véhicules se retrouvent chez nous sous forme de vieux tacots, leurs moteurs polluants sont installés dans des véhicules canadiens dûment immatriculés, et les conducteurs poursuivent leur petit bonhomme de chemin. Personne n'est gagnant à ce jeu. Il me semble que c'est un sacré bon exemple.

M. Richardson: Je n'ai aucune objection à ce texte, qui me semble mûrement réfléchi. Toutefois, je n'y vois aucun élément qui ne pourrait être inclus dans la réglementation, et qui le serait d'ailleurs probablement. Ce ne sont pas là des questions qu'il faut nécessairement expliciter dans la loi, notamment les détails quant aux déclarations signées par les gens. Beaucoup de points précis abordés dans le mémoire auraient avantage à être inclus dans les règlements. C'est ainsi que l'on fait normalement les choses. C'est utile que quelqu'un ait pris la peine de signaler la nécessité de tout cela, et je vous en remercie.

Toujours sur le même sujet, je m'étonne quelque peu que vous envisagiez une augmentation spectaculaire de l'importation de véhicules automobiles du Mexique. Parlez–vous sérieusement?

M. LeClair: Je dis seulement que cela pourrait arriver dans l'avenir. Je le dis pas que c'est ce qui se passe actuellement.

[*Texte*]

Mr. Richardson: Do you think that's likely to happen?

• 1110

Mr. LeClair: Was NAFTA likely to happen?

Mr. Richardson: NAFTA is happening. I'm talking about used cars from Mexico. Have you ever been to Mexico?

Mr. LeClair: No.

Mr. Richardson: I don't know how many people want to be bringing in used cars from Mexico. I just don't see it as a big deal. I'm surprised that you see it as a major part of your presentation. That tends to question the credibility of an otherwise pretty reasonable presentation.

The Chairman: Excuse me—

Mr. LeClair: First of all, I don't see it as a major part of my presentation. It was just an example, perhaps a bad one, of things that can happen five years from now, ten years from now, two years from now. It was not a major part of my presentation. It was just an example of other things that could happen in the future.

Mr. Richardson: Is there any part of it that you think may not be covered or could not be covered by regulations appended to the legislation?

Mr. LeClair: There's no question that the type of detail that I'm presenting, as I understand the process, is more appropriately covered off in the regulations. The main reason why I'm here today is just to bring forward my concerns. They're relative to the bill.

I'm still not sure that I understand why subclause 7.(2) would specifically allow Canadian individuals to go into the United States, purchase a vehicle that does not comply with Canadian standards, cross the border and sign a declaration that they'll get it fixed. That, to me, is a flawed system, and I would suggest that the bill should be reworded so as not to imply or state that the regulations will be built around that type of system.

Mr. Richardson: So you're suggesting that if someone wants to import a car they should have those changes done by an American dealer, by American—

Mr. LeClair: No.

Mr. Richardson: —workers, as opposed to having that—

Mr. LeClair: No.

Mr. Richardson: —work completed in Canada.

Mr. LeClair: I'm not suggesting that at all. What I'm suggesting is that those importations be controlled from the time of importation, so that there's just a system to track from the time of importation to the time of the work being completed, within a reasonable time period, by Canadians. I'm a Canadian. I don't want the work done in the U.S. I'm not in any way suggesting that the work be done in the U.S. before it comes across.

[*Traduction*]

M. Richardson: Croyez–vous que c'est probable?

M. LeClair: L'ALÉNA était–il probable?

M. Richardson: L'ALÉNA est un fait. Je parle des voitures d'occasion en provenance du Mexique. Êtes–vous déjà allé au Mexique?

M. LeClair: Non.

M. Richardson: Je ne pense pas que beaucoup de gens envisagent sérieusement d'importer des voitures d'occasion du Mexique. Cela me semble farfelu. Je m'étonne que vous en ayez fait un élément important de votre exposé, ce qui mine la crédibilité d'une intervention qui, autrement, me semble assez raisonnable.

Le président: Excusez–moi. . .

M. LeClair: Premièrement, je n'y vois pas du tout un élément important de mon exposé. Ce n'était qu'un exemple, peut–être mal choisi, de ce qui pourrait arriver dans cinq ans, dans 10 ans, dans deux ans. Ce n'était pas un élément important de mon exposé. C'était seulement un exemple de ce qui pourrait arriver dans l'avenir.

M. Richardson: Y a–t–il des éléments de votre mémoire qui, à votre avis, ne pourraient être inclus dans les règlements publiés aux termes de la loi?

M. LeClair: Indéniablement, si je comprends bien la procédure, les détails dont je vous entretiens auraient davantage leur place dans les règlements. La principale raison de ma présence ici aujourd'hui, c'est de vous faire part de mes préoccupations, qui sont pertinentes au projet de loi.

Je ne suis toujours pas certain de bien comprendre pourquoi le paragraphe 7.(2) autoriserait expressément les Canadiens à aller acheter aux États–Unis un véhicule qui n'est pas conforme aux normes canadiennes, à traverser la frontière et à signer une déclaration par laquelle ils s'engageraient à faire réparer le véhicule en question. A mes yeux, c'est un système qui ne marcherait pas, et je propose que l'on récrive le projet de loi de manière à ne pas dire ou laisser entendre que les règlements s'articuleront autour d'un tel système.

M. Richardson: Vous proposez donc que quiconque veut importer une voiture fasse faire les modifications par un concessionnaire américain,. . .

M. LeClair: Non.

M. Richardson: . . .ou par des mécaniciens américains, au lieu de faire faire ce travail. . .

M. LeClair: Non.

M. Richardson: . . .au Canada.

M. LeClair: Ce n'est pas du tout ce que je dis. Je dis que les véhicules importés doivent faire l'objet d'un contrôle au moment de l'importation, afin que l'on mette en place un système permettant de suivre le véhicule depuis son importation jusqu'à sa modification faite par des Canadiens dans un délai raisonnable. Je suis Canadien. Je ne veux pas que le travail se fasse aux États–Unis. Je ne laisse nullement entendre que le travail devrait se faire aux États–Unis avant l'importation du véhicule.

[*Text*]

Mr. Richardson: Are you suggesting, though, that subclause 7.(2) precludes that kind of regulation being imposed?

Mr. LeClair: I'm suggesting that subclause 7.(2), the way I read it, would tell me as a regulator that the system should allow for the vehicles to cross the border and the individuals to sign a declaration that they'll get them fixed. I'm suggesting that's not appropriate. I'm suggesting that somebody at the time of importation should take charge and take control to ensure that those 135,000 vehicles are, in fact, brought up to standards in Canada within a reasonable time period.

Mr. Richardson: Well, I'll repeat my question to you. Are you suggesting that subclause 7.(2) precludes that very regulation, that we could not in regulation do exactly what you're suggesting?

Mr. LeClair: I'm not a lawyer, so I don't know that. All I'm saying, again, is I read that subclause and I'm questioning why it would be that specific to say that:

> notwithstanding that section if the person importing the vehicle makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration. . .the vehicle will be made to conform to that requirement. . .

I'm just questioning why the bill is being that specific in relation to the importation of vehicles, which to me is leading the regulators towards a detailed program that won't work.

I'm sorry for not being clear, but I'm not a lawyer.

Mr. Richardson: But why wouldn't it work? Why wouldn't you have in regulations exactly what you prescribe in your brief? Why wouldn't you have some kind of a time limit in regulations? Isn't it apparent or obvious that that's what you would have in regulations?

Mr. LeClair: What's obvious to me is that this is saying that the individual can promise that he's going to get it complied with. I'm suggesting that system is open to fraud, is open to vehicles disappearing. It doesn't provide the necessary controls that I think we all want, to ensure that these vehicles are brought up to Canadian standards on a timely basis.

• 1115

Mr. Richardson: If this were the end of it I suppose there may be something in what you say. However, that is not the case. Regulations are appended to all legislation. The regulations are the detail to which you speak. One might presume that those regulations would include the very things you speak of. All I'm asking is, is it your view that subclause 7.(2) precludes those regulations?

Mr. LeClair: No, it doesn't, but I'm suggesting that it may be stronger to delete subclause 7.(2). What would be the impact of deleting it?

Mr. Richardson: It loses that flexibility that's available in regulations.

That's all I've got. Thanks.

Mr. LeClair: Thank you.

[*Translation*]

M. Richardson: Bon, mais prétendez–vous que le paragraphe 7.(2) empêche d'imposer une telle exigence par voie de règlement?

M. LeClair: Je dis que le paragraphe 7.(2), d'après mon interprétation, indique aux responsables de la réglementation que le système doit permettre aux véhicules de franchir la frontière, quitte à ce que le propriétaire s'engage à le faire réparer en signant une déclaration en ce sens. Je dis que ce n'est pas satisfaisant. Je dis que quelqu'un doit prendre des mesures au moment de l'importation pour s'assurer que ces 135 000 véhicules sont bel et bien rendus conformes à la loi canadienne dans un délai raisonnable.

M. Richardson: Eh bien, je répète ma question. Dites–vous que le paragraphe 7.(2) empêche d'adopter un règlement qui aurait pour objet de faire exactement ce que vous proposez?

M. LeClair: Je ne saurais l'affirmer, n'étant pas avocat. Je dis seulement qu'à la lecture de ce passage, je me demande pourquoi on a tenu à être aussi précis, et je cite:

> . . .par dérogation aux articles 5 et 6, un véhicule. . .peut être importé si l'importateur déclare, selon les modalités réglementaires, que. . .le véhicule sera rendu conforme à la prescription. . .

Je me demande seulement pourquoi le projet de loi est tellement précis en ce qui a trait à l'importation de véhicules. À mes yeux, cela va inciter les responsables de la réglementation à mettre en place un programme détaillé qui ne sera pas satisfaisant.

Je m'excuse si je ne suis pas clair, mais je ne suis pas avocat.

M. Richardson: Mais pourquoi cela ne serait–il pas satisfaisant? Pourquoi ne pourrait–on pas prescrire par règlement exactement ce que vous proposez dans votre mémoire? Pourquoi ne pourrait–on fixer un délai quelconque par règlement? N'est–il pas évident que c'est exactement ce que l'on prescrira par règlement?

M. LeClair: Ce qui me semble évident, c'est que l'on dit noir sur blanc que la personne peut promettre qu'elle va rendre son véhicule conforme. Je dis que ce système ouvre la porte à la fraude et à la disparition de véhicules. Il ne prévoit pas les contrôles qui sont nécessaires et que nous souhaitons tous, à mon avis, pour assurer que ces véhicules sont rendus conformes aux normes canadiennes sans délai.

M. Richardson: Si ce projet de loi était le dernier mot de l'affaire, je suppose que vous auriez en partie raison. Mais ce n'est pas le cas. Toutes les lois sont assorties de règlements. Les aspects détaillés dont vous parlez sont abordés dans les règlements. On peut supposer que, en l'occurrence, les règlements prévoiront exactement ce que vous réclamez. Je vous repose ma question: à votre avis, le paragraphe 7.(2) empêche–t–il de prendre des règlements en ce sens?

M. LeClair: Non, mais il me semble qu'il serait préférable de supprimer le paragraphe 7.(2). Si on le supprimait, quelles en seraient les conséquences?

M. Richardson: On perdrait la souplesse que permet la réglementation.

Je n'ai rien à ajouter. Merci.

M. LeClair: Je vous en prie.

[*Texte*]

The Chairman: I want to thank our final witness of the morning for appearing before us.

Mr. LeClair, your comments have been duly noted and will be taken into consideration. The committee will adjourn until 3:30 p.m., in room 237C.

[*Traduction*]

Le président: Je remercie notre dernier témoin de ce matin d'être venu nous rencontrer.

Monsieur LeClair, nous avons pris bonne note de vos commentaires, et nous en tiendrons compte. Nous reprendrons nos travaux à 15h30, dans la salle 237C. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Sinclair–Cockburn Insurance Brokers:

Jim Aston, President.

From Crewe and Marks Barristers and Solicitors:

Ronald G. Marks, Barrister and Solicitor.

From National Auto League:

David J. LeClair, President.

TÉMOINS

De Sinclair–Cockburn Insurance Brokers:

Jim Aston, président.

De Crewe and Marks Barristers and Solicitors:

Ronald G. Marks, avocat.

De National Auto League:

David J. LeClair, président.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Tuesday, March 9, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 30

Le mardi 9 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, consideration of Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, examen du projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25431—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 9, 1993
(45)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 237-C, Centre Block, the Acting Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes and Lee Richardson.

Other Member present: Bob Kaplan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthberthson, Consultant.

Witnesses: From Motor Vehicle Manufacturers' Association: Norman A. Clark, President; Maureen Kempston-Darkes, Vice President, Corporate Affairs and General Counsel, General Motors of Canada; *From the Canadian Importers'* Association: Donald R. McArthur, President; Roger W. Thomas, Manager, Automotive Regulatory Activities, General Motors of Canada; Stuart R. Perkins, Director of Engineering, Chrysler Canada Ltd. *From A.D. Marks & Associates Inc.:* A. Douglas Marks, President. William Casey, M.P. *From Propane Gas Association of Canada Inc.:* Bill Kurtze, Managing Director. *From Graydon Motors - DBR Credit Corporation:* Brian R. Twiss, President.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport, Issue No. 28, February 25, 1993.*)

Norman A. Clark made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the Chairman took the chair.

A.D. Marks made a statement and answered questions.

At 5:15 o'clock p.m., the Chairman called a recess.

At 5:25 o'clock p.m., the Committee resumed its deliberations.

William Casey made a statement and answered questions.

Bill Kurtze made a statement and answered questions.

At 6:15 o'clock p.m., the Chairman called a recess.

At 6:40 o'clock p.m., the Committee resumed its deliberations.

Brian Twiss made a statement and answered questions.

At 7:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 9 MARS 1993
(45)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 40, dans la salle 237-C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Ken Atkinson (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et Lee Richardson.

Autre député présent: Bob Kaplan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des manufacturiers de véhicules à moteur: Norman A. Clark, président; Maureen Kempston-Darkes, vice-présidente, Affaires générales et avocate générale, General Motors of Canada. *De l'Association des importateurs* canadiens: Donald R. McArthur, président; Roger W. Thomas, directeur, Affaires réglementaires, General Motors of Canada; Stuart R. Perkins, directeur, Services Techniques, Chrysler Canada Ltd. *De A.D. Marks & Associates Inc.:* A. Douglas Marks, président. William Casey, député. *De l'Association canadienne du gaz propane:* Bill Kurtze, directeur général. *De Graydon Motors - DBR Credit Corporation:* Brian R. Twiss, président.

En conformité de l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le Comité examine le projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 25 février 1993, fascicule no 28*).

Norman A. Clark fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 16 h 30, le président occupe le fauteuil.

A.D. Marks fait un exposé et répond aux questions.

À 17 h 15, le président ordonne une pause.

À 17 h 25, la séance reprend.

William Casey fait un exposé et répond aux questions.

Bill Kurtze fait un exposé et répond aux questions.

À 18 h 15, le président ordonne une pause.

À 18 h 40, le Comité reprend ses travaux.

Brian Twiss fait un exposé et répond aux questions.

À 19 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 9, 1993

• 1538

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I call the meeting to order.

The chairman is momentarily delayed. I believe he will be with us shortly. But in the meantime, we'd like to commence the meeting.

We have witnesses from the Motor Vehicle Manufacturers' Association and from the Canadian Importers' Association.

I believe you both have a brief you want to present to us. Perhaps the best way to proceed would be for you to present your briefs one after the other, after which I will open the floor to questions.

Gentlemen, welcome to the committee.

Mr. Norman A. Clark (President, Motor Vehicle Manufacturers' Association): Thank you very much.

With your indulgence, I would like my colleagues at the witness table to introduce themselves.

Ms Maureen Kempston-Darkes (Motor Vehicle Manufacturers' Association): I'm Maureen Kempston-Darkes. I'm Vice-President of Corporate Affairs and General Counsel for General Motors of Canada.

Mr. Roger Thomas (Motor Vehicle Manufacturers' Association): I'm Roger Thomas. I am Manager of Automotive Regulatory Activities for General Motors of Canada Ltd.

Mr. Stuart Perkins (Motor Vehicle Manufacturers' Association): I'm Stuart Perkins from Chrysler Canada Ltd.

Mr. D. McArthur (President, Canadian Importers' Association): I'm Don McArthur from the Canadian Importers' Association. But today I'm representing the Association of International Automobile Manufacturers of Canada, which is a trade group within the Canadian Importers' Association. That association is comprised of the non-Auto Pact manufacturers and importers of motor vehicles that are sold in Canada.

It's not our plan today to make a formal presentation, although we did speak with our own brief in front of the Senate committee. The reason we're not making a formal presentation today is we've been involved since the Senate hearings, and even before that time, with rather intensive discussions among the industry stakeholders. We find that the entire industry is rather single-minded as far as Bill S-8 is concerned. Therefore, we concur and endorse what the motor vehicle manufacturers are about to say.

• 1540

I would like to turn over the microphone now to Norman Clark of MVMA.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 9 mars 1993

Le vice-président (M. Atkinson): La séance est ouverte.

Le président est momentanément retardé. Il doit arriver d'une minute à l'autre. En attendant, nous pouvons toujours commencer.

Nos témoins d'aujourd'hui représentent l'Association des manufacturiers de véhicules à moteur et l'Association des importateurs canadiens.

Je pense que vous avez tous deux un mémoire à nous présenter. Le mieux serait peut-être de vous demander de faire un exposé l'un après l'autre, après quoi nous passerons aux questions.

Messieurs, soyez les bienvenus devant notre comité.

M. Norman A. Clark (président, Association des manufacturiers de véhicules à moteur): Merci beaucoup.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais demander aux personnes qui m'accompagnent de se présenter.

Mme Maureen Kempston-Darkes (Association des manufacturiers de véhicules à moteur): Je m'appelle Maureen Kempston-Darkes. Je suis vice-présidente des Affaires générales et avocate-générale chez General Motors du Canada.

M. Roger Thomas (Association des manufacturiers de véhicules à moteur): Je m'appelle Roger Thomas et je suis directeur des activités réglementaires du secteur automobile chez General Motors du Canada.

M. Stuart Perkins (Association des manufacturiers de véhicules à moteur): Je m'appelle Stuart Perkins et je représente Chrysler Canada.

M. D. McArthur (président, Association des importateurs canadiens): Je m'appelle Don McArthur et je représente l'Association des importateurs canadiens. Toutefois, je suis ici aujourd'hui en tant que représentant de l'Association des constructeurs d'automobiles internationaux du Canada, groupe professionnel qui fait partie de l'Association des importateurs canadiens. Cette association regroupe les fabricants et importateurs d'automobiles vendues au Canada qui ne sont pas visées par le Pacte de l'automobile.

Nous n'avons pas l'intention de faire un exposé officiel aujourd'hui, même si nous avons présenté un mémoire au comité du Sénat. Si nous n'avons pas de texte à présenter aujourd'hui, c'est parce que depuis les audiences du comité sénatorial, et même avant cela, nous avons participé à des consultations assez intensives entre les intervenants de l'industrie. Nous avons constaté que tous ces secteurs d'activité partagent la même opinion à l'égard des dispositions du projet de loi S-8. En conséquence, nous appuyons sans réserve les remarques que vont faire les représentants des manufacturiers de véhicules à moteur.

Je voudrais maintenant céder la parole à Norman Clark de l'AMVM.

[*Texte*]

Mr. Clark: Thanks, Don, and thanks to my other colleagues as well.

Mr. Chairman, I left with the clerk of the committee several items, including copies of what I'll be speaking to now. There is also a little background material that hopefully will be of use to you when you draft your report from these sets of hearings on Bill S-8.

Mr. Chairman, members of the committee, the Motor Vehicle Manufacturers' Association strongly supports and urges early passage of this amending legislation, Bill S-8. It's necessary to equip the Government of Canada to respond regulatorily, and non-regulatorily as well, to present and future public and automotive industry issues.

In regard to Bill S-8 itself we would emphasize several points.

1. The bill is intended to continue the process of adjusting the Motor Vehicle Safety Act to changing vehicle technologies, and to the technical and economic circumstances of defining vehicle safety and emissions issues, and responding with appropriate standards, vehicle systems, and test and certification procedures.

2. Bill S-8 builds upon the long-standing and effective system of translating research and technology developments into appropriate regulatory or non-regulatory programs, led by Transport Canada, with the involvement of other government departments on matters which present responsibility overlap.

3. Our industry obviously relates to all matters calling for motor vehicle regulations and standards. We deal continuously with the cross-overs amongst vehicle fuel efficiency, safety, and emissions control systems and equipment. It's important to be able to rely on one national agency, Transport Canada, as our primary contact point on vehicle technology. We believe that this has established an effective, expert capability within Transport Canada, lending efficiency to the process of serving the public interest.

In our recent report on our industry, prepared under the aegis of the broadly representative Automotive Advisory Committee to the Minister of Industry, Science and Technology, entitled "Issues and Solutions", a copy of which I lodged with your clerk, we cited the many obstacles to our ability to compete in a global setting, and made recommendations as to how they can be removed.

A fundamental example is the matter of technical standards harmonization. Intra-Canada and international harmonization is increasingly important to our industry because our vehicle production is integrated with that of the U.S., because of the high costs of developing and complying with expected future standards, and because of the expanding demands upon scarce resources of all forms.

[*Traduction*]

M. Clark: Merci à vous, Don, et à mes autres collègues.

Monsieur le président, j'ai remis plusieurs documents au greffier du comité, et notamment des exemplaires de l'exposé que je vais vous faire. Il y a également une documentation qui, je l'espère, vous sera utile lorsque vous rédigerez votre rapport à la suite de vos audiences sur le projet de loi S-8.

Monsieur le président, membres du comité, l'Association des manufacturiers de véhicules à moteur appuie sans réserve le projet de loi S-8 et recommande instamment l'adoption de cette loi modificative. Le gouvernement du Canada doit être bien équipé pour répondre, tant sur le plan réglementaire que sur d'autres plans, aux problèmes actuels et futurs de l'industrie automobile et des consommateurs.

S'agissant du projet de loi S-8 proprement dit, nous tenons à faire ressortir plusieurs points.

1. Le projet de loi a pour objet de continuer à adapter la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles aux nouvelles technologies de l'automobile, ainsi qu'aux aspects techniques et économiques liés à la définition de la sécurité des véhicules et des émissions, tout en prévoyant des normes, des caractéristiques de véhicule et des méthodes d'essai et d'homologation qui répondent à nos besoins.

2. Le projet de loi S-8 mise sur le mécanisme éprouvé et efficace qui permet de concrétiser les nouvelles découvertes et les progrès technologiques en programmes de réglementation ou autres répondant à nos besoins, sous les auspices de Transports Canada, et avec la participation d'autres ministères dans des domaines où il y a chevauchement des responsabilités.

3. Notre industrie s'intéresse manifestement à toutes les questions relatives à la réglementation et aux normes des véhicules automobiles. Nous examinons continuellement les rapports existant entre l'efficacité énergétique des véhicules, la sécurité et les systèmes et le matériel de contôle des émissions. Il importe de pouvoir s'en remettre à un seul organisme national, Transports Canada, qui est notre principal contact en matière de tehcnologie des véhicules. À notre avis, cela a permis de créer au sein du ministère un service spécialisé et efficace qui nous permet de servir au mieux l'intérêt public.

Nous avons publié récemment un rapport sur l'industrie, préparé sous les auspices du très représentatif Comité consultatif sur l'automobile du ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie et intitulé «Problèmes et solutions», dont j'ai remis un exemplaire à votre greffier. Dans ce rapport, nous énumérons les nombreux obstacles qui nous empêchent d'être concurrentiels sur la scène internationale, et formulons des recommandations en vue de les supprimer.

La question de l'harmonisation des normes techniques en est un exemple parfait. L'harmonisation au Canada et à l'échelle internationale revêt de plus en plus d'importance pour notre secteur d'activité car la fabrication de véhicules, au Canada, est intégrée à celle des États-Unis, étant donné le coût élevé d'élaboration et d'observation des normes prévues à l'avenir, et compte tenu de la demande croissante à laquelle sont exposées les maigres ressources dans tous les secteurs.

[*Text*]

Even though new vehicles represent average reductions of over 90% of exhaust emissions compared with uncontrolled vehicles, and fuel efficiency ratings have been more than doubled in the past 20 years, nevertheless the public, the government, and the automotive industry are one in mind regarding the need for further progress in these areas.

Bill S-8 will assist us in achieving that progress. Its provisions to permit the staged introduction of new standards when called for, the introduction of environmental credits for alternate fuel vehicles, and the trading of environmental debits and credits, add needed flexibility to the increasingly complex and costly responses to environmental and safety demands.

Finally, as we move to control the remaining few percentage points of vehicle emissions, there is a need for closer, complementary development of motor vehicle fuels and fuel systems. Canadians want the cleanest, most energy efficient vehicles suitable to their individual driving needs. Implementation of Bill S-8 will assist our industry and the government of the day to serve those objectives.

I'd like to take just a few more moments and go into a little bit more detail on some of these aspects to which I've just referred.

For example, in support of our comments on harmonization needs for standards, it's imperative that we recognize the cost benefit of emissions harmonization to Canadian society. If Canadian policy-makers specifically tailor Canadian emissions to something different, that is, more or less stringent than the 49 state U.S. standards, it goes without saying that vehicle cost would increase significantly and availability of certain product offerings for Canadian consumers could be restricted.

The Canadian market is approximately one-tenth the size of the U.S. market. It should be further noted that the entire Canadian market is smaller in size and importance than the unique California market—about 9.6% of the total North American market versus 11% for California.

California has emphasized significance to auto makers beyond what its size justifies because of the leading market trends California sampling provides designers. To hit the point home, the economies of selling vehicles in Canada alone in no way justify the assortment of vehicles that Canadian consumers currently enjoy. For example, even the best selling vehicle line in Canada last year, which was General Motors Chevrolet Cavalier/Pontiac Sunbird combination, sold a total of 68,000 units.

• 1545

These small Canadian economies of scale would lack the justification for a single assembly plant in today's intensely competitive worldwide automotive industry.

In reality, the 49 state U.S. market with its similar urban-rural plan to Canada's, offers the most advanced vehicle emissions technology to any society in the world. Of further value is the recognition that our Canadian manufacturing plants

[*Translation*]

Même si, dans les nouveaux véhicules, les émissions des gaz d'échappement ont diminué en moyenne de 90 p. 100 par rapport aux véhicules non contrôlés, tandis que la consommation est deux fois moins importante qu'il y a 20 ans, le public, le gouvernement et l'industrie automobile s'entendent toutefois à reconnaître qu'il reste encore du chemin à faire dans ces domaines.

Le projet de loi S-8 nous aidera à atteindre cet objectif. Ses dispositions prévoyant l'adoption graduelle de nouvelles normes au besoin, l'instauration d'un système de points en matière d'environnement pour les véhicules qui utilisent d'autres sources de carburant et l'échange possible de ces points, apportent la souplesse requise aux mesures de plus en plus complexes et onéreuses visant à répondre aux exigences en matière de sécurité et d'environnement.

Enfin, à mesure que nous nous efforçons d'atteindre notre objectif en matière de contrôle des émissions automobiles, il faut perfectionner en étroite collaboration les carburants et les matériels connexes. Les Canadiens veulent avoir accès aux automobiles les plus propres et les plus économiques du point de vue consommation qui répondent à leurs besoins personnels. La mise en oeuvre du projet de loi S-8 aidera notre industrie et le gouvernement du jour à atteindre ces objectifs.

Je voudrais pendant quelques instants appronfondir certaines des questions dont je viens de parler.

Par exemple, pour etayer nos recommandations relatives à l'harmonisation des normes, il est essentiel de comprendre à quel point cela est rentable pour la société canadienne. Si les décideurs canadiens adaptent précisément les émissions d'automobiles canadiennes à un critère différent, c'est-à-dire plus ou moins strict que les normes en vigueur dans les 49 Etats américains, il va sans dire que le prix des automobiles augmentera considérablement tandis que les produits offerts aux consommateurs canadiens diminueront.

Le marché canadien est environ 10 fois plus restreint que celui des Etats-Unis. Il convient de signaler en outre que tout le marché canadien est plus restreint en taille et en importance que le seul marché californien, puisqu'il représente environ 9,6 p. 100 de l'ensemble du marché nord-américain contre 11 p. 100 pour la Californie.

La Californie a une importance disproportionnée pour les fabricants d'automobiles en raison des tendances avant-gardistes qu'offrent aux concepteurs d'automobiles les échantillons californiens. Pour en revenir au marché canadien, les bénéfices découlant de la vente de véhicules uniquement au Canada ne justifient aucunement la gamme d'automobiles offertes actuellement aux consommateurs canadiens. Par exemple, même le modèle le plus populaire au Canada l'an dernier, soit la combinaison Chevrolet Cavalier/Pontiac Sunbird de General Motors, s'est vendu à 68 000 exemplaires.

Ces petites économies d'échelle que réalise l'industrie canadienne ne justifient pas l'exploitation d'une seule usine de montage dans l'industrie contemporaine de l'automobile qui est extrêmement concurrentielle à l'échelle mondiale.

En fait, le marché des 49 États américains qui présente les mêmes configurations zones urbaines-régions rurales que celles du Canada, offre les techniques les plus pointues en matière de contrôle des émissions automobiles à toutes les sociétés du

[*Texte*]

have earned North American product mandates. For example, again using General Motors, the Oshawa car plants build Chevrolet Luminas and Buick Regals for the entire North American market, with over 80% exported to the U.S. Developing different standards would have trade implications that would most certainly have a long-term impact on our Canadian manufacturing operations.

Support for transport Canada's mandate for emissions versus Environment Canada: We understand that there have been some comments about this split. The auto industry benefits tremendously from the coordinated efforts put forth by Transport Canada, and the Canadian public is well served by the centre of expertise represented within Transport Canada. For some 20 years Transport Canada's jurisdiction has resulted in significant improvements in Canadian air quality.

Transport Canada's jurisdiction for the Canada Motor Vehicle Safety Act and the act's responsibility for emissions negate the possibility of conflicting regulations from overlapping authorities. The Canadian model is far more effective and efficient than the NHTSA and the U.S. EPA which represent overlap that confronts U.S. policy-makers and manufacturers.

We have some comments on importation. There are concerns that have been raised regarding importation of used vehicles. Motor vehicles are now sophisticated systems employing complex technologies that are engineered to meet standards in the country in which they are intended for original sale. It's our belief that enforcement of Canadian specific standards, for example daytime running lights systems, needs to be uncompromising and effective.

If the motivation doesn't exist, or the means cannot be developed to enforce adherence to unique Canadian standards in a manner that treats private importers, commercial importers, dealers and manufacturers equally, then the need for existence of the different standards comes into question. MVMA member companies have made significant commitments to Canada, including the establishment of a strong dealer network to service the needs of local consumers.

In describing and supporting the potential for inequities that hypothetically might develop, the means to address this issue will be part of the regulation that's being developed to address specifically importation of used vehicles and need not, in our view, be an important issue as part of this modernization of the Motor Vehicle Safety Act that we're discussing here today.

There are a few other specific merits provided through Bill S-8. First of all, in terms of staging or phase-in of a mechanism for future safety or emissions standards, Bill S-8's passage will introduce a mechanism, a technical standards document, that

[*Traduction*]

monde. Il convient également de signaler que nos usines de fabrication canadiennes ont obtenu des mandats pour la fabrication de produits nord-américains. Si nous prenons encore une fois l'exemple de General Motors, les usines d'Oshawa montent les Chevrolet Lumina et les Buick Regal pour tout le marché nord-américain, et plus de 80 p. 100 de la production est exportée aux États-Unis. L'élaboration de normes différentes aura des répercussions d'ordre commercial qui se feront sentir pendant longtemps sur nos usines de fabrication canadiennes.

S'agissant de conférer à Transports Canada plutôt qu'à Environnement Canada le mandat relatif au contrôle des émissions, nous savons que ce partage des responsabilités a suscité certaines observations. L'industrie automobile profite énormément des initiatives coordonnées entreprises par Transports Canada, et les compétences dont le ministère est doté servent très bien les intérêts des consommateurs canadiens. Depuis une vingtaine d'années, sous les auspices de Transports Canada, nous avons assisté à une nette amélioration de la qualité de l'air dans notre pays.

Si l'application de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et le mandat en matière de contrôle des émissions relèvent de la compétence de Transports Canada, cela évite tout risque de réglementation contradictoire émanant de services qui se chevauchent. Le modèle canadien est beaucoup plus efficace et rentable que le système américain où le chevauchement entre le NHTSA et l'EPA pose des problèmes aux décideurs et fabricants américains.

Nous avons quelques observations à faire sur l'importation. Certains ont soulevé des inquiétudes au sujet de l'importation de véhicules d'occasion. Les automobiles sont désormais des systèmes très poussés faisant appel à des techniques complexes mises au point pour répondre aux normes en vigueur dans le pays auquel elles sont destinées. Nous sommes convaincus que des normes propres au Canada, comme le système d'allumage des phares pendant la journée, doivent être mises en vigueur de manière efficace et sans exception.

Si l'on n'est pas motivé ou s'il est impossible de trouver un moyen de faire observer ces normes bien canadiennes de façon à traiter sur un pied d'égalité les importateurs privés et commerciaux, les concessionnaires et les fabricants, alors il faut s'interroger sur la raison d'être de normes différentes. Les sociétés membres de notre association ont pris des engagements très fermes à l'égard du Canada et notamment pour créer un solide réseau de concessionnaires visant à répondre aux besoins des consommateurs locaux.

Pour cerner et justifier les risques d'injustices éventuelles, il suffira, lors de l'élaboration de la réglementation, de prendre précisément en compte l'importation des véhicules d'occasion; il est inutile, selon nous, d'accorder une importance démesurée à cette question dans le cadre de la mise à jour de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles dont nous discutons ici aujourd'hui.

Le projet de loi S-8 présente quelques autres avantages précis. Tout d'abord, en ce qui concerne l'adoption par étape ou graduelle d'un mécanisme pour l'élaboration future de normes en matière d'émissions ou de sécurité, le projet de loi S-8, s'il

[*Text*]

will allow the minister to make urgent technical changes in the interests of the Canadian motoring public, rather than await the current two-year processing period. For example, this would have assisted in the more timely introduction into Canada of high-mounted brake lamps.

It would have allowed for a more timely revision of 15 mile per hour dashboard crash standards that were revised promptly in the U.S. for airbag-equipped vehicles down to 12 miles per hour—at the point at which the airbag deploys—to compensate for dashboard redesign suitable for airbag housing. In Canada that regulation continued to require 15 mile per hour testing, which had the potential to delay introduction of airbag technology into Canada and was only amended very recently.

Bubble headlamp aimers were another example of rapid technology opportunity requiring compatible standards. This provision provides a means for progressive application of new technology, safety or otherwise, as introduced in other jurisdictions.

A final element of the bill, that is, vehicle emissions in clause 8, worthy of special note is the provision to provide phase-in of enhanced emissions equipment across a manufacturer's vehicle fleet, providing Canadian society with benefits of advances in new technology as soon as they become available without the delays associated with coordinating an across-the-board implementation of a new innovation.

To conclude, the Canadian automotive industry needs enactment of Bill S-8 during the current sitting of Parliament to assist with implementation of a number of coming emissions and safety advances that will be of benefit to Canadian society.

Thank you very much. We'd very much be appreciative of an opportunity to answer any questions that you might have.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Clark. We shall now proceed with questions.

• 1550

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you very much, Mr. Clark, for your thorough briefing to us this afternoon.

In your first brief, you mentioned a fundamental example of an obstacle to competing in a global setting, technical standards harmonization, which is increasingly important to your industry because vehicle production is integrated with that of the U.S., because of higher costs, etc. Are any of the standards we have in Canada at risk because we are going to try—at your suggestion—to harmonize them with the United States?

[*Translation*]

est adopté, mettra en place un mécanisme, un système de normes techniques qui permettra au ministre d'apporter des modifications techniques urgentes dans l'intérêt du public automobiliste canadien, au lieu d'attendre le délai de traitement de deux ans qui est prévu actuellement. Par exemple, ces nouvelles dispositions auraient permis d'adopter plus rapidement dans notre pays le système des feux de freinage dans la lunette arrière.

Cela nous aurait permis de modifier plus rapidement les normes de résistance du tableau de bord en cas d'accident, actuellement fixées à 15 milles à l'heure, comme on l'a fait aux États-Unis, où l'on a ramené à 12 milles à l'heure la vitesse à laquelle le sac gonflable se déploie, dans les véhicules dotés d'un tel système, pour compenser la conception de nouveaux tableaux de bord afin de prévoir le logement des sacs gonflables. Au Canada, le règlement prévoyait toujours la tenue des essais à 15 milles à l'heure, ce qui risquait de retarder l'adoption de la technique des sacs gonflables dans notre pays, et il y a très peu de temps que le règlement a été modifié.

Les variateurs d'alignement de phares sont un autre exemple de progrès techniques rapides qui exigent l'adoption de normes compatibles. Cette disposition permet l'application graduelle de la nouvelle technologie, en matière de sécurité ou autre, mise au point dans d'autres juridictions.

Enfin, il y a une dernière disposition du projet de loi, soit l'article 8: émissions en provenance de véhicules, qui mérite d'être signalées. Cette disposition prévoit l'adaptation graduelle de nouveaux systèmes de contrôle des émissions à tout le parc automobile d'un fabricant, ce qui permettra aux consommateurs canadiens de profiter tout de suite des progrès technologiques, au lieu d'attendre comme par le passé qu'une innovation soit appliquée à tous les secteurs de l'industrie en même temps.

En conclusion, l'industrie automobile canadienne souhaite que le projet de loi S-8 entre en vigueur au cours de la session parlementaire actuelle, ce qui lui permettra de mettre en vigueur certains progrès techniques en matière de sécurité et d'émissions et ce, dans l'intérêt de toute la société canadienne.

Merci beaucoup. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci, monsieur Clark. Nous passons maintenant aux questions.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Merci beaucoup, monsieur Clark, de cet exposé très approfondi.

Dans votre premier mémoire, vous avez cité un exemple flagrant d'obstacle à la concurrence sur la scène mondiale, soit l'harmonisation des normes techniques, laquelle revêt de plus en plus d'importance pour votre industrie étant donné que la fabrication de véhicules est intégrée à celle des États-Unis, compte tenu des coûts plus élevés, etc. Les normes en vigueur au Canada seront-elles remises en question si nous nous efforçons—comme vous le proposez—de les harmoniser avec les normes américaines?

[*Texte*]

Mr. Clark: We think not. I don't think that is the situation. I think there really is a globalization of standards, especially perhaps in our industry, which maybe is in the vanguard of those industries around the world that are globalizing. We think there will be continued convergence of requirements across the world. It will take a long time to get to anything that is really uniform across the world.

Mr. Keyes: Well, since we're dealing specifically with Canada and the U.S. right now, as they pertain to this legislation before us and the regulations that will come out of it, let's not be too concerned at this stage with world affairs.

I am just concerned—you're certain there are no standards that are lower in the United States than we have in Canada—that we would be in danger of lowering our standards if, at your suggestion, we harmonize our standards with the U.S.

Mr. Clark: I think not.

Mr. Thomas: You would still have the option of having a Canadian specific standard. This legislation doesn't preclude that. Child tether anchors and daytime running lights are both specific Canadian standards that are not in the U.S. that you could still maintain. There would be no reason to get rid of those.

Mr. Keyes: We had a witness before us this morning who was questioning why the legislation—and I'm not sure about the recommendations because they haven't come forward for our perusal yet, but the legislation anyway—may not address NAFTA, and the implications of NAFTA on trade and commerce, whether it be between Canada and the U.S. or between Canada, the U.S., and Mexico, and the potential of import of autos from Mexico to Canada—all those questions. Have you examined that aspect? Can I have your comments?

Mr. Clark: Not per se. I think Maureen is likely to have a few comments on that. We think, again, uniformity in that threesome is intended and they will probably be the highest common denominator, certainly not the lowest. I don't think Canada—let me try the emissions situation on you for a moment.

We had less restrictive standards in Canada before the 1987 models. The reason for that was that we said, with Environment Canada's agreement, that ambient air quality in Canada was improving, had been improving for years, and if there was no need for more restrictive standards such as those in the U.S., we would be able to reconfigure the vehicle engines and give you controls that would provide more fuel economy. That happened.

In 1987, after the election of 1984, we were told that there was no intention that Canadians would ever be served with anything less than the best you could find in the world. That was one of the reasons for bringing vehicles up to the more restrictive U.S. standards for 1987 models.

Now, given the resources and the costs and so on of the last little bit of control that is going to come, we don't see that there is any opportunity for being other than continentally harmonized in terms of standards. We think the design, and the

[*Traduction*]

M. Clark: À notre avis, non. Je ne pense pas que ce soit le cas. On assiste actuellement à une harmonisation mondiale des normes, surtout dans notre industrie, qui est peut-être à l'avant-garde des secteurs d'activité qui tendent à la mondialisation. À notre avis, les exigences dans ce secteur seront toujours les mêmes dans le monde entier. Il faudra attendre longtemps pour en arriver à un système vraiment uniforme à l'échelle mondiale.

M. Keyes: Puisque nous parlons en particulier de la situation au Canada et aux États-Unis, dans le cadre du projet de loi à l'étude et de la réglementation qui en découlera, laissons de côté pour le moment les affaires mondiales.

Ce qui me préoccupe—vous êtes convaincus qu'aucune norme en vigueur aux états-Unis n'est inférieure aux nôtres—c'est que nous risquons d'appliquer des normes inférieures si, comme vous le proposez, nous harmonisons nos normes avec celles des États-Unis.

M. Clark: Je ne pense pas que ce sera le cas.

M. Thomas: Il sera toujours possible d'appliquer une norme bien canadienne. Rien dans le projet de loi à l'étude ne nous en empêche. Les systèmes d'attache des sièges d'enfant et d'allumage des phares pendant le jour constituent des normes propres au Canada qui ne sont pas en vigueur aux États-Unis et qui continueraient d'exister dans notre pays. Il n'y a aucune raison de les supprimer.

M. Keyes: Un témoin qui a comparu ce matin nous a demandé pourquoi le projet de loi—je ne sais pas ce qu'il en est des recommandations car elles n'ont pas encore été soumises à notre examen—ne tient aucunement compte des répercussions que l'ALENA aura sur le commerce extérieur, que ce soit entre le Canada et les États-Unis ou entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, et sur l'éventuelle importation d'automobiles en provenance du Mexique, etc. Avez-vous réfléchi à cette question? Qu'en pensez-vous?

M. Clark: Nous n'avons pas examiné cet aspect proprement dit. Maureen pourra peut-être faire quelques observations à ce sujet. Nous estimons, je le répète, qu'il faut assurer l'uniformité entre les trois pays parties à l'accord et que l'on s'en remettra au plus fort dénominateur commun, et non pas au plus faible. Je ne pense pas que le Canada. . . mais je voudrais vous parler pendant quelques minutes de la question des émissions.

Avant l'arrivée sur le marché des modèles de 1987, les normes en vigueur au Canada étaient moins strictes. En effet, nous étions d'avis—avis que partageait Environnement Canada—que la qualité de l'air ambiant au Canada s'améliorait, et ce depuis des années, et que s'il était inutile d'adopter des normes plus strictes semblables à celles en vigueur aux états-Unis, nous serions en mesure de reconfigurer les moteurs d'automobile et d'assurer leur rendement énergétique grâce à de nouveaux systèmes de contrôle. C'est ce qui s'est passé.

En 1987, à la suite des élections de 1984, on nous a dit qu'il n'était pas question d'offrir aux Canadiens un produit inférieur à ce qui se faisait de mieux dans le monde. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons appliqué à nos modèles de 1987 les normes américaines plus strictes.

Or, étant donné les ressources disponibles, et les dépenses qu'implique la mise en place des nouveaux systèmes de contrôle, il est absolument indispensable, selon nous, que les normes soient harmonisées dans l'ensemble du continent. Nous

[*Text*]

costs of researching, developing the equipment, proving it out, developing tests so you can certify that you meet those requirements, really need only be done once and they can't afford to be done any more than once.

So as I say, I don't think I can put my finger on anything that is tighter in Canada right at this point that we're going to lose. I think it's more likely that we will get continued best-in-the-world technology because of the design work that is going on, mostly in the U.S., but for North America.

Maureen, do you have anything to add on free trade?

• 1555

Ms Kempston-Darkes: Just to reiterate, this legislation would not preclude Canada from having its unique standards. Our preference is clearly for harmonized standards where they fit the needs of Canadian motorists.

With respect to vehicles imported—I assume you mean used vehicles—from Mexico or the United States, our view is that if Canada has prescribed unique Canadian standards, then vehicles that enter Canada for sale in our market must also meet all of those unique Canadian standards. If they do not do so, then it leads us to question why Canada would have prescribed certain unique standards.

In our view, however, this whole issue of importation of used vehicles should be dealt through additional regulations and ought not to be the focus of this piece of legislation. Our view is that this piece of legislation should come into force and the technical details associated with the importation of those vehicles from the United States or Mexico should then be dealt with as a separate category.

Mr. Keyes: What we are attempting to achieve here, as outlined in the purpose of the bill, is to incorporate all the different things that have to do with safety, in a nutshell.

Ms Kempston-Darkes: In our view, this legislation will do just that for Canada by giving the faster implementation to the newer technical standards that are developed.

Mr. Keyes: Maureen, are you saying to me, though, that if we are going to deal with used cars coming into Canada, that should be dealt with outside of this particular legislation and not be a part of this legislation?

Ms Kempston-Darkes: As regulations.

Mr. Keyes: As regulations.

Mr. Clark: We are very much involved with Transport Canada and other ministries in that process to develop the premise on which a system could be built that would be in effect for used vehicle imports under free trade. While the legislation certainly encompasses that, it is enabling legislation for the purpose of controlling imports, and we agree with that, but we want to be sure that we are involved as well in trying to shape a good system for the protection of the consumer who comes into Canada with a used vehicle from the U.S. If we think it can be done under regulations, and if the regulations were to come before your committee, for example, we would be delighted to come back and deal with that issue.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Clark, I want to welcome you and your colleagues before us and thank you for your presentation.

[*Translation*]

estimons que certaines activités, comme la conception, les recherches, la mise au point de l'équipement, l'élaboration et la tenue des essais visant à établir que l'on respecte toutes ces exigences, n'ont pas besoin d'être répétées et nous n'avons pas les moyens de le faire.

Je le répète, donc, je ne vois aucune norme en vigueur au Canada qui soit plus stricte que les autres et qui risque de disparaître. Selon toute vraisemblance, nous continuerons de garantir l'excellence de nos techniques grâce aux travaux de conception en cours, surtout aux États-Unis, mais aussi pour l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Maureen, voulez-vous ajouter quelque chose au sujet du libre-échange?

Mme Kempston-Darkes: Je le répète, cette loi n'empêchera pas le Canada d'imposer ses propres normes. Il ne fait pas de doute que nous penchons en faveur de l'harmonisation des normes lorsqu'elles répondent aux besoins des automobilistes canadiens.

En ce qui concerne les véhicules importés—j'imagine que vous parlez des véhicules d'occasion—du Mexique ou des États-Unis pour être vendus ici, nous sommes d'avis qu'ils doivent respecter les normes propres au Canada. S'ils ne les respectent pas, nous posons la question suivante: pourquoi le Canada aurait-il prescrit des normes qui lui sont propres?

De toute façon, à notre avis, la question de l'importation des véhicules d'occasion devrait être réglée au moyen d'un règlement distinct du projet de loi. Celui-ci devrait être adopté, et les considérations techniques relatives à l'importation de ces véhicules américains ou mexicains devraient être réglées ailleurs.

M. Keyes: Notre but ici, comme l'indique le projet de loi, est de regrouper dans un seul texte tout ce qui concerne la sécurité.

Mme Kempston-Darkes: La loi atteindra son but car elle accélérera l'adoption de nouvelles normes techniques.

M. Keyes: Maureen, avez-vous dit que l'importation de véhicules d'occasion devrait être régie autrement que par cette loi?

Mme Kempston-Darkes: Au moyen d'un règlement.

M. Keyes: Un règlement.

M. Clark: Nous collaborons de près avec Transports Canada et d'autres ministères pour mettre sur pied un système d'importation de véhicules d'occasion en régime de libre-échange. Évidemment, le texte de loi permet de réglementer les importations, ce que nous appuyons, mais nous voulons aussi participer à l'élaboration d'un bon système de protection du consommateur qui importe un véhicule d'occasion au Canada. Si cela peut se faire au moyen du règlement et si celui-ci est examiné par le comité, par exemple, nous serions ravis de revenir pour en discuter.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Clark, je vous souhaite la bienvenue à vous et à vos collègues et je vous remercie de votre exposé.

[*Texte*]

One of the elements in the bill is the enabling legislation, once again, for a national safety mark. We have been told by officials that basically once a vehicle has been appropriately marked under the conditions of the regulations, and leaves the lot of one of your dealers—therefore, having been sold—that mark no longer has any validity. That's my interpretation of the word.

By that, I mean that it is quite appropriate for someone to take that vehicle and put large oversized tires on it; but it still bears the safety mark. Does your association think the use of the safety mark on a vehicle should be conditional upon that vehicle relatively meeting the same engineering requirements as it did to get the mark?

Mr. Clark: Yes. In principle, the answer is yes. Mr. Angus, the national mark is used, as you probably know, by the provinces as well. First of all, that premise under the original bill back in 1969 was the way in which the federal government felt it easiest to accept the uniformization of national new motor vehicle safety standards, but it was going to be ineffective if the provinces also didn't come up with legislation which calls it up as a condition for selling that vehicle within a province. And they have. Without that provincial legislation, you could build a vehicle, say in Ontario or Quebec, and as long as you sold it within that jurisdiction, you didn't have to meet the motor vehicle safety standards. Each province, in their sale of goods act or other acts, has come up and said that you can't sell or offer for sale a new motor vehicle in this jurisdiction unless it has the national mark on it. Therefore, they've closed that initial gap at retail sale.

• 1600

Other provinces, and I'm not sure how many... We work very closely with an interprovincial group called the Canadian Council of Motor Transport Administrators, of which Transport Canada is a member. They work with us and we with them to alert them on how they might go about undoing the potential damage of reconfiguring vehicles which might put them in a situation that is dangerous to the driver.

For example, I can remember—and it's a good number of years back, probably a dozen or so—that Manitoba was particularly anxious about the risers they used to raise the rear end of the vehicle. We said, clearly that's a violation of your act if it extends to vehicle operation on the road in Manitoba, because in effect you've called up standard 301, the gasoline tank fuel system integrity standard, and you're deliberately putting that tank in jeopardy. In a collision from the rear, you're obviously going to have more problems than you would if it was left the way it was.

In short, we believe that mark should mean something through the life of the vehicle.

We work with the provinces, when a problem crops up, to help overcome a situation. Although it still goes on to some degree, there's a great deal more control now than there was seven or eight years ago.

Mr. Angus: We recognize, and certainly have been told by officials, that under our Constitution the federal government only has a role if it's at the manufacturing level for interprovincial sales, and as you pointed out, the provinces then have the responsibility to deal with anything further. But in terms of your research, have you found any other ways in which the federal government can impose ongoing standards on vehicles?

[*Traduction*]

Comme vous le savez, la loi porte création des marques nationales de sécurité. Les fonctionnaires nous ont déclaré que ces marques apposées de façon réglementaire ne servent plus à rien une fois que le véhicule a quitté le concessionnaire, c'est-à-dire une fois qu'il a été vendu. C'est ainsi que j'interprète les choses.

Je veux dire par là que son propriétaire peut très bien chausser le véhicule de pneus surdimensionnés même s'il porte encore la marque de sécurité. Estimez-vous que cette marque ne devrait valoir que si le véhicule continue de répondre à ses normes de fabrication initiales?

M. Clark: Oui. En principe, je dirais oui. Vous savez sans doute monsieur Angus que la marque nationale est aussi utilisée par les provinces. Revenons en arrière, au moment de l'adoption du premier projet de loi, en 1969. Le gouvernement estimait que l'adoption de normes nationales de sécurité pour les véhicules automobiles neufs ne servirait à rien si les provinces ne les adoptaient pas comme conditions de vente sur leur territoire. Or, elles les ont adoptées. Si ces lois provinciales n'existaient pas, il serait possible de fabriquer un véhicule en Ontario ou au Québec et de le vendre sur ce territoire sans avoir à se plier aux normes de sécurité des véhicules automobiles. Il y a dans chaque province une loi qui interdit la vente sur son territoire d'un véhicule automobile neuf à moins qu'il ne porte la marque nationale. Au niveau de la vente au détail, donc, cette question est réglée.

D'autres provinces, je ne sais pas combien... Nous collaborons de près avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, organisme interprovincial, auquel appartient Transports Canada. Nous travaillons ensemble pour lutter contre les véhicules modifiés qui peuvent s'avérer dangereux pour le conducteur.

Par exemple, il y a une douzaine d'années, le Manitoba s'inquiétait tout particulièrement des cales utilisées pour relever l'extrémité arrière des véhicules. Nous lui avons signalé qu'il s'agirait d'une infraction à la loi provinciale si un tel véhicule circulait sur les voies publiques du Manitoba car cela mettait en cause la norme 301 sur le système d'alimentation en carburant, le réservoir à essence qui, du coup, se trouvait menacé. En cas de collision arrière, on s'exposait à plus de problèmes que si on laissait les choses telles quelles.

En deux mots, oui, nous estimons que cette marque devrait servir pendant toute la durée de vie du véhicule.

Lorsqu'un problème surgit, nous collaborons avec les provinces pour trouver une solution. Même s'il y a encore des problèmes, nous sommes beaucoup mieux équipés pour y faire face qu'il y a sept ou huit ans.

M. Angus: Comme nous l'ont dit les fonctionnaires, en vertu de notre Constitution, le gouvernement fédéral n'a de pouvoir sur le secteur manufacturier qu'en ce qui concerne les ventes entre les provinces. Comme vous l'avez dit, c'est à partir de là qu'elles prennent le relais. Avez-vous fait des travaux de recherche qui vous indiqueraient d'autres façons dont le gouvernement fédéral pourrait imposer des normes permanentes aux véhicules?

[*Text*]

Mr. Clark: No. We haven't done any research in that area. Certainly I haven't. Several possibilities were explored back in the late 1960s. Incidentally, one of the documents I left is an overview of that lead-up to the Motor Vehicle Safety Act in Canada. It's dated, but it's still relevant, because it deals with those early years from about 1967 through to 1980.

The national mark was chosen because it had precedents. There were, I believe, a number of court rulings that validated its use in this kind of context. I hope I'm not misstating here. I saw Chris Wilson around earlier. I think he could either verify that or correct me on it. I don't think they found anything at that time that was more credible, that had some experience and background to it, that gave them the comfort factor they needed in order to accept the responsibility from the provinces, because it really was a devolution of their own responsibility to the federal authorities to set up uniform standards. I think that since then things such as tires and other items of consumer products have been similarly controlled.

Mr. Angus: One of the areas where it's very clearly federal jurisdiction is the question of imports of used vehicles. As you're aware, the bill is enabling legislation that sets out the ground rules, so to speak, but leaves the nuts and bolts to the regulators. It has been suggested that we could establish a national standard for used vehicles by imposing it on the import of vehicles.

For example, in the case of vehicles where there have been structural repairs, such as a spacer welded against the frame to hold the body out in its right position, creating a very unsafe, perhaps even lethal, situation, if the federal government were to develop regulations that would require some kind of structural approval process... Quebec has it for internal use. If any work is done to the chassis, they have to produce a picture of that chassis on a full body frame to the licensing authority. Should we be looking at some kind of regime like that to deal with imported used vehicles—wrecks or recycled vehicles—so that we can provide a model, perhaps even modelling it after the Quebec legislation, that can be adopted by all the provinces. Is that an approach we should be looking at?

• 1605

Mr. Clark: It certainly has some beneficial sounds to it. I think there are perhaps other ways to go. From the start I would say that it depends on how good or bad the paper trail is for a given vehicle. If you can establish that perhaps there has been work done on it of a major nature, you might want an inspection of some depth to take place. That already happens, I think, in most jurisdictions in Canada and the United States when they are aware that a vehicle has perhaps been in a collision or whatever, or has been written off and should not even be put back on the road.

As for how you go about that, I guess we haven't, as new vehicle producers, put a great deal of time into that. But if it turned out to be worthwhile doing, I think the process of developing regulations for the handling of used vehicle imports could be a good place for that type of thing to be looked at.

The other thing I would suggest is that once there's some experience—God forbid it should be terribly bad experience—you might find that there is a difficulty that you would want to pay closer attention to. But to develop the

[*Translation*]

M. Clark: Non. Nous n'avons pas fait de recherches dans ce domaine. Moi pas, en tout cas. Diverses possibilités ont été examinées à la fin des années soixante. Au fait, un des documents que j'ai remis expose la genèse de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles au Canada. Ce document date un peu, mais il a encore son utilité parce qu'il porte sur les premières années, de 1967 à peu près à 1980.

Si l'on a choisi le système de la marque nationale, c'est qu'il y avait des précédents. Je crois qu'un certain nombre de jugements en avaient validé l'emploi dans des situations semblables. J'espère ne pas dire de bêtises. J'ai vu Chris Wilson ici tout à l'heure. Il pourra me corriger ou confirmer ce que j'ai dit. À l'époque, on ne voyait rien de plus fiable, c'était quelque chose dont on avait déjà fait l'expérience et qui les préparait à accepter la responsabilité venant des provinces. Il s'agissait en effet d'un transfert de pouvoirs aux autorités fédérales en matière d'uniformisation des normes. Depuis, les pneus et d'autres produits de consommation sont assujettis au même régime.

M. Angus: Il est un secteur qui relève clairement de la compétence du gouvernement fédéral: l'importation des véhicules d'occasion. Comme vous le savez, le texte est une loi habilitante qui trace un cadre général qui laisse aux autorités de réglementation le soin de voir aux détails. On a avancé l'idée de créer une norme nationale pour les voitures d'occasion et de l'appliquer aux véhicules importés.

Par exemple, dans le cas de véhicules qui ont subi des réparations au châssis, comme l'insertion d'une cale soudée au châssis pour maintenir la carrosserie en position, ce qui est très dangereux, voire mortel, si le gouvernement fédéral adoptait un règlement qui rendait obligatoire l'homologation du châssis... Le Québec le fait pour ses besoins internes. Si la moindre réparation est apportée au châssis, il faut présenter une photographie du châssis sur le marbre aux services d'immatriculation. Faudrait-il envisager un régime comme celui-là pour les véhicules d'occasion importés—les épaves et les véhicules recyclés—pour offrir un modèle ou encore s'inspirer du régime québécois pour les autres provinces. Est-ce une option que l'on devrait envisager?

M. Clark: Cela a l'air intéressant. Il y a peut-être aussi d'autres façons de s'y prendre. Cela dépend de la qualité des documents qui accompagnent le véhicule. S'il est possible d'établir que des travaux majeurs ont été effectués, on voudra peut-être procéder à une inspection approfondie. Cela se fait déjà dans certaines provinces canadiennes et dans certains États américains lorsque l'on sait que le véhicule a déjà été impliqué dans une collision ou déclaré perte totale et n'aurait pas dû être remis en circulation.

Quant à la façon de s'y prendre, comme nous sommes des fabricants de véhicules neufs, nous n'y avons pas beaucoup réfléchi. Mais si l'idée a du mérite, on pourrait effectivement le faire au moyen de règlements sur l'importation des véhicules d'occasion.

Une autre chose que je dirais, c'est que s'il se présente un cas—prions le ciel que ce ne soit pas une catastrophe—on pourrait constater qu'il y a une difficulté qui mérite une attention plus approfondie. Mais pour mettre sur pied un

[*Texte*]

system off the bat to allow vehicles into Canada in the first place after these years and years of prohibition, the paper trail is probably the first line of audit that we would suggest you take a look at. If we can work a system, and it's already in development within U.S. jurisdictions and Canadian jurisdictions, that really does take cognizance of what is coming across the border, whereby there are criteria set up so that the vehicle isn't registered.

Perhaps initially you might want a certificate of roadworthiness type of inspections, such as they do in Ontario, or the Quebec situation, but even now in Canada, regardless of the used vehicle import, if a vehicle is in a collision and the insurance company has paid and written the vehicle off, from time to time you find them back on the road when they shouldn't have been without even—and it's a government insurance program that has paid the bill—a requirement or a linkage to have that vehicle go through the government's own inspection lanes.

So we need some work in that area. I think accident statistics might turn up something there, but I think the paper trail can be built to do an awful lot of the protection for the consumer.

Mr. Angus: In terms of the paper trail—and that's one of the areas the committee has been looking at—other than the internal paper trail of the producing company for recall purposes, etc., is there a mechanism for an integrated registration system nationally; and if so, can you explain how it works and what are the access points for provincial registration authorities?

Mr. Clark: Yes, there is such an animal. The provinces have come together and developed a record exchange procedure. It doesn't mean that everybody feeds that into a central data bank. It means that each provincial registration data bank which is individual does have a configuration to it that allows a computer link and an access through that link centrally in Quebec City to any and all of the provincial data banks, so that if you wanted to track as a jurisdiction whether there's a history on that vehicle, from a registration point of view you can certainly get it.

The linkage between registration data and insurance data is not necessarily made. It's those kinds of things, though; we have all kinds of information out there that aren't interlinked. If you know there's information, you can go and get it; if you don't know it, what good does it do you?

Mr. Angus: Is there any work, either by industry or by government, to try to do that integration? I think that would, in part, assist on the transborder stuff of the imports but also in dealing with the very real question automobile thefts as well as the recycled situation.

Mr. Clark: Yes. There's a great deal of cooperation between the provincial jurisdictions and the police—the RCMP, the OPP, the QPP—but there are also attempts being made with industry involvement to try to develop the provincial registration data so that it does disclose the key bit of information that could be very useful in police work or consumer protection.

They're going back to square one at the CCMTA, which I mentioned earlier, and we're very much involved with them to see how they could build a data system that would provide that information more readily.

• 1610

Mr. Angus: Any guess as to how long that is going to take?

[*Traduction*]

régime qui autoriserait l'importation de véhicules au Canada après toutes ces années d'interdiction, la première chose à regarder, c'est probablement la piste documentaire. Il s'agirait de créer un système—c'est déjà en préparation aux États-Unis et au Canada—qui permet de suivre les mouvements à la frontière et qui fixe des critères pour empêcher que le véhicule ne soit immatriculé.

Pour commencer, il faudrait peut-être des inspections pour déterminer que le véhicule est en état de rouler, comme cela se fait en Ontario ou au Québec. Mais aujourd'hui au Canada, sans même aborder la question des véhicules d'occasion importés, il arrive que le véhicule accidenté que la compagnie d'assurance a déclaré perte totale—c'est parfois la Régie de l'assurance-automobile qui a versé l'indemnité—se retrouve sur la voie publique sans même avoir subi une inspection des autorités.

Il y a donc du travail à faire dans ce domaine. Les statistiques sur les accidents révéleront peut-être des choses ici, mais je pense que l'on peut améliorer considérablement la piste documentaire pour protéger le consommateur.

M. Angus: Le comité s'est penché sur la piste documentaire, à distinguer de celle de la compagnie dans les cas de rappel. Exception faite de cela, y a-t-il un mécanisme d'immatriculation national intégré? Dans l'affirmative, comment fonctionne-t-il et quelles sont les portes d'accès pour les autorités d'immatriculation provinciales?

M. Clark: Oui, ce mécanisme existe. Les provinces ont mis sur pied un mécanisme d'échange de dossiers. Il ne faut pas croire toutefois que tout le monde alimente une base centrale de données. Chaque base de données provinciale d'immatriculation est autonome, mais elle est reliée à la base centrale située à Québec. Il est donc possible de déterminer s'il y a une fiche sur ce véhicule si l'on a son numéro d'immatriculation.

Il n'y a pas nécessairement de lien entre les renseignements d'immatriculation et les données relatives à l'assurance. C'est malheureusement ainsi; il y a quantité de renseignements qui ne sont pas interconnectés. Si l'on sait que l'information existe, on peut l'obtenir; si on ne le sait pas, à quoi bon?

M. Angus: Est-ce que l'industrie ou les pouvoirs publics essaient d'intégrer cette information? Cela faciliterait les choses dans le cas des importations, des vols d'automobiles et du recyclage.

M. Clark: Oui. Les autorités provinciales et la police—la GRC, la Police provinciale de l'Ontario et la Sûreté du Québec—collaborent entre elles mais l'industrie cherche aussi à améliorer les données d'immatriculation provinciales pour qu'elles révèlent le renseignement crucial qui aidera la police dans son travail ou qui protégera le consommateur.

Le CCATM est en train de reprendre les choses à zéro et nous collaborons de près avec le conseil pour lui permettre de créer un système de données capable de fournir ce renseignement plus rapidement.

M. Angus: Vous avez une idée du temps que cela va prendre?

[*Text*]

Mr. Clark: I would think probably no more than a couple of years. They have gone a long, long way in the last six or eight years. I think the speed at which you will see some results is going to be quicker from here on.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Clark. I appreciate your brief and your taking the time to come and express it to the hearing.

First, I was intrigued with your response with regard to the NAFTA question and your assertion that the evolution of common standards would lead to a highest common denominator. I happen to share that view, rather than the pessimistic view of some of the protectionists who always seem to be looking the other way.

In your brief you refer specifically to Canadians wanting the cleanest, most energy-efficient vehicles suitable to their individual driving needs. Is your research significantly different from what I have seen? You might not have included in that sentence "affordable". If I might just part from you slightly on that point, it seems to me that rushing these things costs money. I suppose everybody is keen on the cleanest air we can breathe. From a continental point of view, though, there are considerable differences—and I will get to the question, I am sorry—in matters such as climate, geography, density. Surely there is a greater need for emission controls in Los Angeles than in Calgary, for example. I would prefer that we have a phased-in system.

I guess I am coming from the point of the consumer. Cost consciousness is a strong point in what consumers demand these days. What is the cost to consumers? Is there a savings in continental standards in production, as you suggest, in cars being manufactured in all three countries, I presume, in the early future, as opposed to costs to consumers of conversions, of more expensive gasolines?

We have a lot of refineries in my province. I am from Alberta. There are tremendous costs in having these refineries convert and change systems. It means a dislocation of jobs for many people. When they build the new refinery, if the kind of emission controls you are talking about are imposed, it may mean that we build one big one in western Canada as opposed to the numbers of refineries we have now that are able to produce gasoline for cars. Without carrying on too much longer, could I ask you to comment on those concerns?

Mr. Clark: Well, let's see. There are a couple of things, and then I would like the experts to get in here.

First, in Canada if you equalized currency exchange rates and before taxes—the degree of taxation we have on motor vehicles is rather unique in Canada—you would find that Canada is probably the least expensive place in the world to purchase an automobile. That has been so for a long, long time. We almost lost it, or we lost it for some vehicles when the dollar was at 90¢, but we are back to that situation again.

The other thing is that the emission control, the safety factors, the noise control, the value provided to consumers in current model vehicles is the best it has ever been. The development of all these systems to control emissions without

[*Translation*]

M. Clark: Pas plus d'une année ou deux, j'imagine. Le conseil a fait d'énormes progrès depuis six ou huit ans. Les résultats ne devraient pas tarder.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur Clark. Je vous remercie de votre exposé et d'avoir pris la peine de venir le présenter ici.

Tout d'abord, j'ai été intrigué par votre réponse au sujet de l'ALÉNA et aussi par ce que vous avez dit à propos de l'évolution de normes communes vers une qualité supérieure. Il se trouve que je suis de cet avis, à l'opposé des protectionnistes qui ne semblent voir les choses que du mauvais oeil.

Dans votre mémoire, vous avez dit que les Canadiens veulent les véhicules les plus efficaces, les plus propres et les plus adaptés à leurs besoins. Je me demande si vos sondages sont différents de ceux que j'ai vus. En effet, vous n'avez pas ajouté le mot «abordable». Je suis peut-être légèrement en désaccord avec vous sur ce point puisqu'il me semble que l'adoption en catastrophe de telles normes est coûteuse. J'imagine que tout le monde souhaite respirer l'air le plus pur possible. A l'échelle du continent nord-américain, par contre, il existe des différences notables—je vais finir par poser ma question, excusez-moi—de conditions climatiques, géographiques et démographiques. Il ne fait pas de doute que la limitation des émissions est plus nécessaire à Los Angeles qu'à Calgary, par exemple. Je préférerais une application graduelle des normes.

Je me place dans la situation du consommateur. Aujourd'hui, il est très sensible au prix. Combien cela coûte-t-il au consommateur? Est-il plus économique d'avoir des normes de production à l'échelle du continent, comme vous le laissez entendre, pour les véhicules fabriqués dans les trois pays, comme ce sera le cas prochainement, j'imagine, par rapport aux coûts que le consommateur doit payer pour la conversion ou des carburants plus coûteux?

Il y a beaucoup de raffineries dans ma province. Je viens d'Alberta. La conversion des raffineries coûte extrêmement cher. Cela représente des pertes d'emplois pour bien des gens. Si l'on impose les normes anti pollution dont vous parlez, il faudra peut-être construire une seule grande raffinerie dans l'Ouest du pays par opposition à la multitude de petites raffineries capables aujourd'hui de produire de l'essence. Je ne m'étendrai pas plus et je vais vous demander ce que vous en pensez.

M. Clark: Eh bien, voyons. Il y a une ou deux choses que j'aimerais dire puis je laisserai la parole aux experts.

Tout d'abord, si l'on convertit les devises et si l'on enlève les taxes canadiennes—la lourdeur des taxes sur les véhicules automobiles au Canada est sans équivalent—on constate que c'est probablement ici que l'automobile coûte le moins cher. C'est le cas depuis très longtemps. Nous avons presque perdu cet avantage à l'époque où le dollars coûtait 90c., mais la situation s'est rétablie.

Il faut aussi dire que les normes de limitation des émissions, les normes de sécurité, les dispositifs antibruit, bref la qualité des modèles est sans précédent. Le développement de tous ces systèmes pour limiter les émissions sans compromettre la

[*Texte*]

jeopardizing safety and taking into account this, that and the other—all the compromises have been pretty much fully developed now, thanks to gentlemen like these and others in their companies, because we have had the time to do the job properly.

Stu, Roger, how about a little commentary on perhaps the emissions standards and how the engine controls, the fuel injection and everything else comes into play?

What I am trying to get at—and I hope this is your question—is that there is not a price per se for this item of equipment or that. We have an entire system that is totally integrated, terrific value, and I will come back to the refinery situation.

Mr. Thomas: Part of the issue is that the development costs on the emission systems are so huge that they almost outweigh the piece cost impact. If you had to develop a specific system just for Canada, you would end up paying more for the system than you would just picking up a U.S. system. Does that answer your question?

• 1615

Mr. Richardson: Well, certainly in part. I presumed that would be your response.

Mr. Perkins: We're also doing work on fuels other than gasoline, such as natural gas, propane, methanol, and ethanol, to try to come up with better systems. Again, the development costs of these are very weighty and the market penetration is not going to be huge. Gasoline turns out to be a formidable opponent for any of these other fuels, and it's still going to be the major fuel of the future, as we see it.

Mr. Clark: But there certainly will be the need for the tailoring of fuel to the emissions systems from here on. There's not going to be an ability to meet a given standard without really having a very close look at the fuel specification. As we were hearing yesterday at a meeting that Roger, Stu, and I attended, if the diagnostic systems on the vehicle—and I don't know what I'm speaking of here—which will indicate to the driver that there's something wrong with the emissions control system, are interfered with by a contaminant or a compound in the gasoline, that's one matter. We can't have that. If we're going to go that extra few steps—and we're told by government in Canada, in Ontario, in B.C., and indeed in Alberta that we can't have less for Canadians than what is out there that's world-class, the best in the world—then that's where we're going.

If it means that perhaps the refinery situation is going to have to invest some more dollars, then we hope that more time will be offered to them. Believe me, we're working very closely with them to try to give them more time than we've ever had to develop our systems, for them to develop the plans that they need in order to make the investments for their refining capability to give us the fuels that will ensure that a system of emissions control operates in Canada.

Mr. Richardson: Mr. Clark, I don't wish to appear contrary, but the point I'm getting at is the tremendous cost in terms of relative benefit here. You mentioned 90% of exhaust emissions compared with uncontrolled models. How far can we go? We are burning fossil fuel here. The additional cost, which obviously has to be through automobiles and through the purchase of fuel for them, has to be passed on to the consumer. What are we really saving here?

[*Traduction*]

sécurité et tenant compte de cela et de tous les autres—tous les compromis ont été exploités à peu près à fond jusqu'à présent, grâce à des personnes comme celles-ci et à d'autres dans leur compagnie parce que nous avons eu le temps de faire notre travail correctement.

Stu, Roger, si vous nous disiez quelques mots sur les normes antipollution et le rôle des dispositifs moteurs, d'injection de carburant et tout le reste.

Ce que j'essaie de dire—et j'espère que c'était votre question—c'est qu'il n'y a pas de prix en soit pour telle ou telle pièce. Le système est totalement intégré, un excellent rapport qualité-prix, et je vais revenir à la question des raffineries.

M. Thomas: Une partie du problème, c'est que les coûts de développement des systèmes antipollution sont si énormes qu'ils dépassent presque les coûts unitaires. S'il fallait concevoir un système propre au Canada, on finirait par le payer plus cher que si l'on se contentait d'adopter le système américain. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

M. Richardson: Oui, du moins, en partie. C'est la réponse que j'attendais.

M. Perkins: Nos travaux portent également sur d'autres carburants que l'essence, comme le gaz naturel, le propane, le méthanol et l'éthanol. Nous voulons mettre au point de meilleurs systèmes. Mais là encore, les coûts de développement sont énormes et la part du marché ne sera pas très grande. L'essence est un concurrent très fort pour tous ces carburants et ce sera encore le carburant le plus important à l'avenir, à notre avis.

M. Clark: Mais il faudra désormais sans doute adapter le carburant aux dispositifs antipollution. On ne pourra tout simplement plus respecter les normes sans examiner les caractéristiques du carburant. Comme on nous le disait à une rencontre à laquelle Roger, Stu et moi-même avons participé hier, il y a un problème si l'essence est contaminée ou contient un composé qui nuit aux systèmes diagnostiques du véhicule, dont j'ignore tout sinon qu'il doit informer le chauffeur lorsque quelque chose ne va pas dans le dispositif antipollution. Les gouvernements du Canada, de l'Ontario, de la Colombie-Britannique et de l'Alberta prétendent qu'on ne peut donner aux Canadiens que ce qu'il y a de mieux dans le monde. Voilà ce que nous allons faire.

Si cela signifie des investissements supplémentaires pour les raffineries, il faut espérer qu'on leur donnera davantage de temps. Croyez-moi, nous travaillons étroitement avec elles pour leur accorder plus de temps que jamais pour mettre au point nos dispositifs, pour planifier leurs investissements dans leur procédé de raffinerie, afin qu'elles nous donnent les essences qui garantiront une réduction efficace des émissions au Canada.

M. Richardson: Je ne veux pas vous contredire, monsieur Clark. Je voulais simplement parler des coûts exorbitants par rapport aux avantages espérés. Vous avez parlé de 90 p. 100 des gaz d'échappement, en comparaison des modèles sans dispositif antipollution. Jusqu'où pouvons-nous aller? Nous brûlons des combustibles fossiles. C'est le consommateur qui paiera nécessairement la note, à l'achat du véhicule ou de l'essence. Où est l'économie réelle?

[*Text*]

Mr. Clark: That's a good question. Does somebody want to take that one on?

If you looked at it from an ambient air quality situation, we could concur that it has been improving for 40 years. The fact is that we're told by regulators, by the public, certainly by the media, and by the environmental groups worldwide that we're not going to have in Canada any less than what they've got in the best jurisdiction in the world, and that's what we're trying to do.

As a citizen, if you were to look at a cost-benefit analysis, you might come up with the answer you've come up with. But I don't think that's going to change the policy very much. I think the public of Canada expects that it's going to be given, free, whatever it is that's going to give it the cleanest environment in the world.

Mr. Richardson: I'm not sure that's a correct assumption. When people are presented with the facts and at the same time they're asked if they want to have the cleanest air in the world, they reply, you bet. Or if they are asked if they want to have the cleanest air in the world if it's going to cost them such-and-such, they'll say, as compared to what? If the answer is, having 98% of the cleanest air in the world if it doesn't cost you any more, then their answer might be different.

Mr. Clark: It could be.

Mr. Richardson: I suggest that it is.

Ms Maureen Kempston-Darkes, you were mentioning in response to a question over here that you felt that the bill itself, as a stand-alone bill, is useful and that other matters might be left to future transport legislation. Could you extrapolate a little bit, please?

Ms Kempston-Darkes: We know that the whole question of importation of used vehicles has been raised with the committee on several occasions. That is a very complex subject, and in our view, ironing out all of the details that are required really should be done in the form of regulations, with the industry working very closely with Transport. Our view is that this bill most definitely should proceed to passage now and that we shall continue our work with Transport to develop the correct regulations that would be appropriate for Canada in respect of the importation of used vehicles.

• 1620

Mr. Richardson: We were discussing that point this morning in another context and it was suggested that may in fact be included in some of the regulations here—additional determinants to control fraud, in the import of used cars, for example. But your opinion is that would be best dealt with in other legislation, rather than in safety legislation?

Ms Kempston-Darkes: I think we should be focusing on safety, and in this piece of legislation there may be a number of ways to handle the issue of fraud, but what I would be concerned about—

Mr. Richardson: I'm sorry. I didn't mean to limit it to fraud alone, but other matters with regard to importation of used vehicles.

Ms Kempston-Darkes: I think there could be a number of ways to handle subjects such as fraud. Our very strong belief, however, is that this bill must proceed to passage because of what it will do to assist the industry in adapting to new

[*Translation*]

M. Clark: Très bonne question. Quelqu'un voudrait-il y répondre?

Si l'on considère la qualité de l'air, il faut convenir de son amélioration depuis 40 ans. Les responsables de la réglementation, la population, les médias, ainsi que des groupes environnementaux partout dans le monde, bien sûr, nous disent qu'au Canada, nous ne saurions accepter moins que ce qu'il y a de mieux ailleurs. C'est ce que nous allons essayer de faire.

En tant que citoyen, en considérant une analyse des coûts et des avantages, vous pourriez arriver à la réponse que vous nous avez donnée. Mais je ne crois pas que cela change beaucoup nos politiques. Je pense que la population canadienne s'attend à recevoir ce qu'il faut pour un environnement tout à fait propre de manière tout à fait gratuite.

M. Richardson: Je n'en suis pas convaincu. Lorsqu'on présente les faits à la population, tout en lui demandant si elle veut l'air le plus pur au monde, elle nous répond: «Bien sûr!». Et si on lui dit qu'elle aura l'air le plus pur au monde, mais que cela coûtera tant, elle nous répond: «En comparaison de quoi?». Et si la réponse est qu'on peut obtenir 98 p. 100 de l'air le plus propre au monde sans que cela coûte un sou, la réponse est bien différente.

M. Clark: C'est possible.

M. Richardson: Je pense que oui.

En réponse à une question, madame Maureen Kempston-Darkes, vous avez dit que le projet de loi en soi était utile et que d'autres questions pourraient être réglées ultérieurement dans le cadre de la législation relative au transport. Pourriez-vous vous expliquer, s'il vous plaît?

Mme Kempston-Darkes: Nous savons qu'à maintes reprises, la question de l'importation des véhicules d'occasion a été soulevée au comité. C'est un sujet très complexe. À notre avis, les détails pourront être réglés dans le cadre de l'élaboration de la réglementation, dans une collaboration étroite entre l'industrie et le ministère des Transports. Nous pensons que ce projet de loi doit certainement être adopté maintenant. Nous continuerons à travailler avec le ministère pour mettre au point des règlements corrects au sujet de l'importation des véhicules d'occasion, qui conviendront au Canada.

M. Richardson: Nous en parlions justement dans un autre contexte, ce matin. On proposait d'intégrer cela à la réglementation en ajoutant par exemple des éléments relatifs au contrôle de la fraude dans l'importation des voitures d'occasion. Mais vous pensez qu'il serait préférable d'en traiter dans une autre loi, plutôt que dans celle-ci, sur la sécurité?

Mme Kempston-Darkes: Il faut nous concentrer sur la sécurité et on pourrait traiter de la fraude de bien des manières dans cette loi. Ce qui me préoccuperait toutefois. . .

M. Richardson: Je m'excuse. Je ne voulais pas qu'on se limite à la fraude, mais plutôt qu'on traite également d'autres questions relatives à l'importation de véhicules usagés.

Mme Kempston-Darkes: Je pense qu'il y a diverses façons de traiter de sujets comme la fraude. Nous croyons toutefois fermement que ce projet de loi doit être adopté parce qu'il aidera l'industrie à s'adapter aux nouvelles normes, parce qu'il

[*Texte*]

standards, the potential for updated emission systems, etc. We recognize there are issues still to be covered—as I mentioned, importation of used vehicles. Our view, however, is that this legislation is critically important to pass now and we will work with Transport Canada in developing regulations around the other areas. This, we see, is the enabling legislation that will enable us to do just that.

Mr. Richardson: Fine. Thank you very much and thank you for your presentation.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Perhaps I could ask one question. This legislation is just an enabling act itself. Everything in terms of safety and emissions, it seems, is going to be really covered in the regulations. You mentioned it in your brief, Mr. Clark, the flexibility that gives you, and the high standards we are maintaining. In your response to one question, you said it would be costly for us to develop a unique system here in Canada rather than going with the rest of the world.

A lot of the questions that have come before us have dealt with the lack of standards in this particular bill itself—it's just a framework bill—and the fear that we are not going to maintain high quality and standards in terms of safety and emissions. My question to you is, what would happen if the government did try to promulgate regulations that required the higher standards, so that you had to produce this unique system? You don't have anything protecting you in this act either; doesn't that cause you some concern?

Mr. Clark: I guess we would take comfort from the fact that it is, as is normal in the parliamentary system, enabling legislation, a framework type of legislation, with the government in power having the responsibility to set regulations. There is also, as you know, a fairly effective process for giving notice of intention to put a regulation forward and allowing response to that regulation. In the area, say, of emissions or fuel economy—something that catches the public eye—not only do we have the process through the *Canada Gazette* in the timeframes given there for responses and so on, but there is also the media that takes immediate issue with whatever is going on in those highly interesting areas. So we think there is a process available to anyone who wants to get into the details of motor vehicle standards, and the popular ones have the benefit of debate through the media. I think that's probably pretty healthy.

As far as a proposal for something that's way out in left field is concerned, I don't think that will happen as long as there is the Canadian way—thank God there is the Canadian way—of ensuring that government and industry can work closely together. For example, we worked hard and got the cooperation certainly of Transport Canada and Environment Canada and others that Transport Canada would take the lead in these technical safety standards for motor vehicles. Whether it concerns emissions or safety or fuel economy or anything else, they have a big hand to play in the whole exercise, because of their experience.

The cross-overs require that there be a focal point where industry, who looks at all of these things, can go to one spot and have the government ministries come together and work with them—and this is nothing more or less than what an

[*Traduction*]

permettrait également la modernisation des dispositifs anti-pollution, etc. Nous reconnaissons que certaines questions n'y sont pas réglées, comme l'importation de véhicules d'occasion. Il est toutefois crucial d'adopter maintenant cette législation. Nous travaillerons ensuite avec Transports Canada à la mise au point de règlements se rapportant aux autres sujets. Cette loi est à notre avis la loi habilitante, qui nous permettra d'agir ainsi.

M. Richardson: Merci beaucoup, particulièrement pour votre exposé.

Le vice-président (M. Atkinson): Je voudrais poser une question. Cette loi n'est qu'une loi habilitante. C'est en fait dans les règlements qu'on trouvera tout ce qui se rapporte à la sécurité et aux émissions polluantes. Vous avez parlé dans votre exposé, M. Clark, de la souplesse que cela vous accorde et des normes élevées que nous respectons. En réponse à une question, vous avez déclaré qu'il en coûterait cher pour le Canada de mettre au point un système unique, plutôt que de faire comme le reste du monde.

Beaucoup des questions qu'on nous a adressées se rapportaient au fait qu'il n'y avait pas suffisamment de normes dans ce projet de loi, qui n'est pourtant qu'une loi-cadre, et à la crainte que nous ne pourrions conserver des normes élevées relatives à la sécurité et aux émissions. Voici ma question. Qu'arriverait-il si le gouvernement mettait en oeuvre des règlements nécessitant des normes plus élevées, qui vous obligeraient à produire ce système unique? Rien ne vous protège dans cette loi. Cela vous inquiète-t-il?

M. Clark: Nous apaisons nos craintes en nous disant que cette loi n'est qu'une loi habilitante, une loi-cadre, comme il est normal d'en faire dans un système parlementaire. C'est au gouvernement au pouvoir qu'incombe la responsabilité de la réglementation. De plus, nous avons un processus assez efficace nous avisant de l'intention du gouvernement d'énoncer un règlement et nous permettant de réagir. Prenons l'exemple des émissions ou de l'économie d'essence, deux sujets qui intéressent le public. Dans ces cas-là, en plus des avis dans la *Gazette* et du temps qui nous est accordé pour réagir, il y a les médias qui vont soulever la question, parce que le sujet est intéressant. Il y a donc un processus pour quiconque s'intéresse au détail des normes relatives aux véhicules automobiles et en plus, dans le cas des sujets populaires, il y a l'intérêt soulevé par les médias. Je pense que c'est très sain.

Quant aux propositions incongrues, je ne pense pas qu'il y en ait, tant que nous travaillerons à la canadienne en veillant à ce qu'il y ait une collaboration étroite entre le gouvernement et l'industrie, comme nous le faisons maintenant, Dieu merci. Ainsi, nous avons beaucoup travaillé et obtenu la collaboration de Transports Canada, d'Environnement Canada et d'autres, pour que Transports Canada se charge des normes de sécurité techniques pour les véhicules automobiles. Qu'il s'agisse des émissions, de la sécurité, des économies d'essence ou de tout autre chose, Transports Canada a certainement un rôle à jouer, à cause de son expérience.

A cause des divers recoupements, il doit y avoir une oreille à laquelle peut s'adresser l'industrie qui s'intéresse à tous ces sujets, afin de collaborer avec les divers ministères. C'est ainsi que font les associations au Canada. Il y a un échange

[*Text*]

association in Canada does—to provide information to the government, to the regulators, and information back to the industry from the regulators. Therefore the best information available is there as the basis for setting policy options at the middle management of a department, and this can be percolated upstairs to the minister for his selection from a group of options, when it is a technical issue.

I don't know if I have really answered your question.

• 1625

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): You've answered the question. You've indicated that you're satisfied with the regulatory process and the input that you're able to have in that regulatory process. You feel that it protects both consumers and manufacturers. You've also indicated that you're happy dealing with one department rather than going around to all sorts of departments, making it more efficient in order for you to have these regulations determined. You gave the example of the United States where they have to deal with two departments. You find this is the most efficient forum, so you're happy with the framework that's set out in Bill S-8.

Mr. Clark: I'm glad I said that.

The Vice-Chairman (Atkinson): Thank you very much for your appearance. Certainly your evidence will be taken into consideration as we go into clause-by-clause consideration of the bill.

Mr. Clark: Thank you very much, sir.

• 1626

[*Translation*]

d'informations entre d'une part le gouvernement et les responsables de la réglementation, et d'autre part, l'industrie. Ainsi, la meilleure information disponible est entre les mains des cadres intermédiaires du ministère qui s'occupent d'énoncer des choix de politique. L'information peut alors être transmise vers le haut, vers le ministre qui choisira parmi ces politiques, lorsqu'il s'agit d'une question technique.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à votre question.

Le vice-président (M. Atkinson): Oui, vous avez bien répondu. Vous dites que vous êtes satisfait du processus de réglementation et de la participation que vous y avez. Vous estimez que les consommateurs et les fabricants sont ainsi protégés. Vous dites également que vous préférez traiter avec un ministère plutôt que d'avoir à faire la tournée des ministères. C'est à votre avis plus efficace lorsqu'il s'agit de l'élaboration des règlements. Vous avez donné l'exemple des États-Unis, où vous devez traiter avec deux ministères. Vous pensez que cette façon de fonctionner est la plus efficace et vous êtes donc satisfait du cadre donné par le projet de loi S-8.

M. Clark: Je suis ravi d'avoir dit tout ça.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup d'être venus. Vos témoignages seront pris en considération au moment de l'examen article par article du projet de loi.

M. Clark: Merci beaucoup, monsieur.

• 1630

The Chairman: Moving right along, we have our next witnesses from A.D. Marks & Associates. I understand that Mr. Douglas Marks, the President of the company, is with us.

Welcome, Mr. Marks, to the hearings on Bill S-8. You have given the members a brief, and you've been present during the previous round of hearings, so you know our procedure. I invite you to proceed with your presentation.

Mr. A. Douglas Marks (President, A.D. Marks & Associates Inc.): Thank you, Mr. Chairman, and thank you, members. I appreciate the opportunity to sit before you and air my opinion.

Rather than read this brief verbatim, which I think would be rather tedious for you, I'd rather address this issue from an historical standpoint.

I am a commercial importer-exporter of motor vehicles. I've been involved in the commercial import-export of secondary—that is used, new and used, primarily used—automobiles, since 1978. I'm sure I've moved in excess of 5,000 cars over that period. I myself would be qualified as a small exporter. I guess on a scale of 1 to 10 I might be a 3 or a 4. Larger companies would do those kinds of numbers in one year.

To put the whole matter in perspective, secondary trade in automobiles from the United States alone would equate to in excess of 10,000 motor vehicles per week.

Le président: Nous reprenons avec les témoins suivants, représentant A.D. Marks & Associates. Si j'ai bien compris, nous recevons le président de la compagnie, M. Douglas Marks.

Monsieur Marks, bienvenue à nos audiences sur le projet de loi S-8. Vous avez remis un mémoire au comité et vous avez assisté à nos audiences précédentes; vous connaissez donc notre façon de procéder. Je vous invite à prendre la parole.

M. A. Douglas Marks (président, A.D. Marks & Associates Inc.): Je remercie le président et les membres du comité. Je suis heureux de pouvoir être ici et vous faire part de mon opinion.

Plutôt que de lire ce mémoire, ce qui vous ennuierait sans doute, je vais aborder la question en vous présentant nos antécédents.

Je suis un importateur-exportateur commercial de véhicules automobiles. Depuis 1978, je suis dans le marché secondaire de l'importation et de l'exportation commerciales: il s'agit de véhicules neufs et usagés, mais surtout usagés. Depuis, j'ai dû échanger plus de 5 000 voitures. Je me décrirais moi-même comme un petit exportateur. Sur une échelle de 1 à 10, je me donnerais un 3 ou un 4. Des entreprises plus grandes ont un volume d'affaires semblable pour une année seulement.

Remettons les choses dans leur contexte: Le marché secondaire des automobiles en provenance des États-Unis représente plus de 10 000 véhicules automobiles par semaine.

[*Texte*]

I make the distinction between secondary export and OEM or original equipment manufacturing export, because as you know, they do build and import and export motor vehicles. The distinction is a clear one in that OEMs are required by jurisdictional law to manufacture product that adheres to the rules and regulations of the particular jurisdiction in the country in which they're selling their product.

This is breached the moment the secondary market takes over control of a vehicle. From my understanding, and to put this into perspective, the secondary trade in automobiles that goes through the auctions in North America approaches 12 million to 14 million vehicles annually.

In fact, what I'm saying is that the secondary trade in automobiles is in itself an industry. I don't believe this bill has addressed that aspect, and I'm of the understanding that there is an opinion that this aspect should be left to regulation. I feel in a sense that's like closing the barn door after the horses have gone. I think it should be addressed in the legislation because it is an entire industry in itself.

If you look at my brief, on page 4 there are a number of items that highlight the nature of secondary trade in automobiles, and I believe some of these items must be addressed in order to protect public safety and in order to enforce existing regulation.

I hear and I don't argue with Bill S-8. I support it. As a matter of fact, what I'm arguing for is an enhancement of it.

We spend a great deal of time developing extremely sophisticated regulations and implementing those regulations at a great cost to society, for the benefit of society, and then we ignore the implementation of them in an entire area, and that area specifically is the secondary trade in automobiles.

• 1635

What I'm proposing is that the secondary trade in automobiles—that is, automobiles coming in from sources other than Canada, sources outside of Canada—be subject to an entire process, and that process be a very comprehensive all-encompassing process and it be one that will preclude as much abuse of the system as is possible. I can assure you there is a lot of abuse in the automobile business.

You'll be hearing deputations later on—I don't believe today, but on Thursday—specifically from the president-elect of the National Auto Auction Association, which processes 12 to 14 million cars a year. There are literally thousands and thousands of cases of abuse they deal with on a monthly basis.

So regulations are one aspect, and I'm not arguing with that aspect. What I am saying is that enforcement of those regulations is of equal importance to the regulations themselves.

There are some items in this bill that seem rather strange to me. I guess my interest lies, as many did this morning, in subclause 7(2), importation from the United States. I find it completely arbitrary that this bill will permit the importation of motor vehicles that do not comply with Canadian standards and yet they'll only permit importation from the United States. If you're allowing cars to come in that do not meet our standards, but they can be subsequently modified to meet our standards, why the arbitrary choice of the United States?

[*Traduction*]

Je tiens à faire la distinction entre l'exportation secondaire et l'exportation d'équipements d'origine, puisqu'en effet, on construit des véhicules automobiles pour l'importation et l'exportation aussi. La distinction est claire: les équipements d'origine doivent d'après la loi être conformes aux règles en vigueur dans le pays où ils seront vendus.

Cette règle ne s'applique plus dès qu'une voiture est prise en charge par le marché secondaire. Pour vous faire comprendre la taille de ce marché secondaire, je précise que d'après mes informations, 12 millions à 14 millions de véhicules sont vendus dans des encans en Amérique du Nord chaque année.

Le marché secondaire des automobiles est donc une industrie en soi. Je pense que ce projet de loi n'a pas traité de cet aspect de la question, et si j'ai bien compris, on pense que cela pourrait être relégué à la réglementation. A mon avis, ce sera trop tard. Nous devons en parler dans la loi parce que c'est une vraie industrie.

A la page 4 de mon mémoire, je décris le marché secondaire des automobiles. J'y formule certaines préoccupations auxquelles il faut répondre dans l'intérêt de la sécurité publique et de l'application de la réglementation actuelle.

Je ne conteste pas le contenu du projet de loi S-8. Je suis d'accord avec ce projet de loi et même, je demande qu'on aille plus loin.

On consacre beaucoup de temps à la mise au point et à l'application de règlements très complexes. Cela coûte cher à la société, même si c'est dans son intérêt. Mais on laisse parfois de côté l'application des règlements pour tout un secteur et je pense particulièrement au secteur des automobiles de revente.

Je propose que le marché secondaire des automobiles, pour l'importation, soit soumis à un processus complet et global qui exclurait le plus possible les abus du système. Je peux vous assurer qu'il y a actuellement beaucoup d'abus dans le secteur de l'automobile.

Jeudi, vous recevrez entre autres le président élu de la National Auto Auction Association, sous les auspices de laquelle s'échangent de 12 à 14 millions de voitures par année. Chaque mois, l'association traite des milliers et des milliers de cas d'abus.

La réglementation est donc un aspect que je ne contesterai pas. Je dis au contraire que l'application des règlements est aussi importante que leur existence même.

Certains articles du projet de loi me dérangent un peu. Comme d'autres ce matin, je m'intéresse particulièrement au paragraphe 7(2) sur l'importation des États-Unis. Je pense qu'il est tout à fait arbitraire que ce projet de loi permette l'importation de véhicules automobiles qui ne sont pas conformes aux normes canadiennes, mais seulement s'ils proviennent des États-Unis. Si vous permettez l'entrée au pays de voitures qui ne respectent pas nos normes, mais qui peuvent être modifiées ultérieurement pour satisfaire aux normes, pourquoi seulement les véhicules en provenance des États-Unis?

[*Text*]

We are, as I understand, phasing into NAFTA, and when NAFTA phases are complete then we have to draw up new legislation to permit cars to come in from Mexico. . .everything from returning residents, to immigrants, to Mexicans just coming up for a job. If the NAFTA then expanded into a South American initiative, we'd have to draft up new legislation again to include South America.

So I would suggest that the arbitrary distinction of the United States is in itself flawed. What we should be saying is, from any and all sources.

I've addressed this issue with the Department of Transport by written correspondence, and with External Affairs, and with Revenue Canada Customs and Excise. I've made my views known for, I guess, the past year and a half, and it would seem to me that in each case what I'm hearing is: leave it until the bill is passed and then we'll discuss it at the regulatory stage.

Again, I can't see that the bill could be honouring its own commitment to public safety if these matters were left to regulation, because at this point there are areas, such as the United States being singled out as a foreign source country, that are in fact arbitrary.

If I may address this item on page 4 again, what I'm suggesting here is a comprehensive system of importation. The United States has a system that I think is overly bureaucratic. I think we could accomplish the same goals and ambitions that system addresses in a much simpler fashion. You've heard some deputations this morning in that regard.

One of the items here that I feel specifically should be addressed is disclosure. Presently in the province of Ontario, for example, a police car or a taxi has to be disclosed to the public as such, for public protection. The public doesn't want to go and buy a taxi cab that has 500,000 or 600,000 kilometres on it, or a police car with the equivalent.

Why would a police car or cab be required to be disclosed by law and yet a car that was never built for our standards not be required by law to be disclosed to the public? That seems to be a striking imbalance. It would seem natural to me that if a motor vehicle that was never built for our standards was not disclosed, as yet a taxi cab was, I think that's a little imbalanced, which is why I mentioned disclosure.

I also believe that the NAFTA agreement should be addressed in this legislation, in that it's around the corner and these phase-ins will permit these motor vehicles to come into Canada. We're going to have to deal with them at some point or another, so why not now? That's why, again, I think that this is a legislative matter and not just a regulatory matter.

• 1640

Basically, rather than carry on and take up any more of your time, my concern is that subclause 7(2) should be enhanced to address not only the United States, because that's totally arbitrary, but basically all foreign sources, and that at some point there be an amendment to the regulation to ensure that a mechanism capable of ensuring public safety is included in any regulation subsequent to this bill.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Marks, for your presentation.

How long have you been in the business?

Mr. Marks: I'd say since 1978.

[*Translation*]

Nous sommes en train de conclure un accord de libre-échange trilatéral. Quand tout sera terminé, il nous faudra une nouvelle loi pour permettre l'importation de véhicules du Mexique, qu'ils arrivent avec leur propriétaire canadien ou immigrant ou avec au volant des Mexicains qui viennent travailler ici. Si l'ALÉNA comprenait par la suite des pays sud-américains, il faudrait encore une nouvelle loi pour ajouter l'Amérique du Sud.

Je pense donc que la précision arbitraire relative aux États-Unis est une erreur. Il faudrait dire que les véhicules peuvent être de toutes provenances.

J'ai écrit à ce sujet au ministère des Transports, au ministère des Affaires extérieures, ainsi qu'à Revenu Canada, Douanes et Accise. Je pense que j'ai commencé à m'exprimer à ce sujet il y a un an et demi. Dans chaque cas, on m'a répondu qu'il fallait laisser faire jusqu'à l'adoption du projet de loi, pour en discuter à l'étape de la réglementation.

Je ne crois pas que ce projet de loi garantisse vraiment la sécurité publique si ces questions sont traitées uniquement dans la réglementation. Il y a actuellement des énoncés arbitraires, comme de nommer uniquement les États-Unis comme source des véhicules importés.

À la page 4 de mon mémoire, je propose un système d'importation globale. Aux États-Unis, le système me semble trop bureaucratisé. Je pense qu'il est possible d'arriver aux mêmes objectifs, de manière plus simple. On vous a parlé déjà de ce sujet ce matin.

Il faut à mon avis parler particulièrement de la divulgation des renseignements. Actuellement, en Ontario par exemple, une voiture de police ou de taxi doit être désignée comme telle au public, pour protéger le consommateur. En effet, on ne veut pas acheter un taxi ou une voiture de police qui a roulé sur 500 000 ou 600 000 kilomètres.

Pourquoi exiger pareille divulgation pour les voitures de police ou de taxi, mais pas pour les voitures qui n'ont pas été construites en fonction de nos normes? Il me semble que c'est un passe-droit flagrant. Cela me paraît aberrant qu'il ne soit pas nécessaire de préciser qu'une voiture n'a pas été construite en fonction de nos normes, mais qu'on soit obligé de déclarer un ancien taxi. C'est pourquoi j'en ai parlé.

Ce projet de loi devrait également tenir compte de l'ALÉNA. Nous entrerons bientôt dans l'ère de l'ALÉNA et les automobiles pourront bientôt être importées au Canada. Il faudra bien en parler à un moment donné, non? Pourquoi pas maintenant? C'est pourquoi à mon avis il faut en traiter dans la loi et non simplement dans la réglementation.

Plutôt que de m'étendre là-dessus et de perdre votre temps, je vous dirai que ma principale préoccupation se rapporte au paragraphe 7(2) qui devrait être amélioré pour inclure non seulement les États-Unis, ce qui est tout à fait arbitraire, mais toute provenance étrangère et qu'il faudra une modification aux règlements pour qu'on puisse y trouver plus tard un mécanisme pour veiller à la sécurité du public.

M. Keyes: Merci, monsieur Marks, pour cet exposé.

Depuis combien de temps êtes-vous dans ce secteur?

M. Marks: Depuis 1978, je dirais.

[*Texte*]

Mr. Keyes: To date, how many cars would you be importing?

Mr. Marks: Presently very few. I would say 40 or 50 a year into Canada.

Mr. Keyes: How many other businesses that you're aware of are in the business of importing cars?

Mr. Marks: Because of fluctuating exchange rates, we tend not to think of import. We think of import-export. A car that goes one way one day can go the other way the next day, providing the exchange rates are favourable—and exchange rates do move around. Along with manufacturing subsidies, cars become cheaper instantly. When a program, for example, is thrown on a vehicle in the United States but it's not thrown on here, that car is automatically cheaper in the U.S. than it is here, and that creates an imbalance. There are many things that very radically and quickly shift the flow of vehicles north to south, or south to north, so we'd rather look at the entire import and export as one group.

To answer your question, at the moment it could be 50 cars a year. If the dollar were to creep up, or if certain subsidies changed, then it could be 500 cars a year. To put things in perspective, as far as exporting automobiles from Canada into the United States, for example, in the mid 1980s—

Mr. Keyes: This is excluding OEMs.

Mr. Marks: Everything I'm referring to is non-OEM. In the mid-1980s six exporters would handle about 30,000 cars a year.

Mr. Keyes: That's the Canadian market.

Mr. Marks: That's exporting from the Canadian market into the U.S. market. Importing hasn't really been an issue until now, because importing was restricted until recently. With the phase-out of the embargo on model year, importation is becoming an issue, which is basically why I'm addressing this. A lot of motor vehicles are coming in now. The U.S. has addressed it. They addressed it in 1989, as this brief suggests. The ratio of import to export now is 270:1.

Mr. Keyes: Based on your experience of 15 years and the fact that you import them, is the U.S. the only market that you imported from? Did you ever import from Mexico, for example? Do you know of anyone who is, or will be, importing from Mexico?

Mr. Marks: Not today. Again, as free trade agreements phase in, they will.

Mr. Keyes: I'm excluding OEMs.

Mr. Marks: Excluding OEMs. There is a report called *The Journal of Commerce*. It's a weekly report that's issued out of New York. It's taken off customs bills of lading. It itemizes every export to every country from every port in the United States for that particular week. It would hold, on average, about $8 billion or $9 billion worth of data in it. Specifically motor vehicles, which is the area we're addressing, are outlined alphabetically by country they're exported to, and the type of motor vehicle that was exported, and it identifies the shipper of that motor vehicle.

[*Traduction*]

M. Keyes: Combien de voitures importez-vous?

M. Marks: En ce moment, très peu. J'importe au Canada environ 40 à 50 voitures par an.

M. Keyes: À votre connaissance, combien y a-t-il d'autres importateurs de voitures?

M. Marks: À cause des fluctuations du taux de change, nous ne pensons pas beaucoup à l'importation. Il s'agit d'importation—exportation. Une voiture qui sort d'un pays un jour peut y rentrer le lendemain, si le taux de change est propice. Or, il fluctue beaucoup. En plus, avec les subventions des fabricants, les voitures sont instantanément moins chères. Quand on met sur pied un programme pour une voiture aux États-Unis, mais pas au Canada, cette voiture est automatiquement moins coûteuse aux États-Unis. Cela crée un déséquilibre. De nombreux facteurs influencent radicalement et rapidement les échanges de véhicules vers le nord et vers le sud et c'est pourquoi nous préférons considérer l'importation et l'exportation comme une seule activité.

Mais pour répondre à votre question, je dirais que j'importe actuellement 50 voitures par an. Si le dollar se mettait à monter, ou si certaines subventions étaient modifiées, je pourrais en importer 500 par an. Pour remettre les choses en contexte, l'exportation d'automobiles du Canada vers les États-Unis, au milieu des années quatre-vingt. . .

M. Keyes: À l'exclusion de l'équipement d'origine.

M. Marks: Bien entendu. Au milieu des années quatre-vingt, six exportateurs avaient un volume d'environ 30 000 voitures par an.

M. Keyes: C'est le marché canadien.

M. Marks: Je parle de l'exportation du Canada vers les États-Unis. L'importation n'a pas été une question importante jusqu'ici puisqu'elle était restreinte. Avec l'élimination de l'embargo sur les voitures de l'année, l'importation peut devenir un problème et c'est pourquoi je vous en parle. Beaucoup de voitures entrent maintenant au pays. Les États-Unis ont réglé la question, en 1989, comme je le précise dans mon mémoire. Le rapport entre l'importation et l'exportation est maintenant de 270 à 1.

M. Keyes: Au cours de vos 15 années d'expérience en tant qu'importateur, avez-vous importé des voitures d'une autre provenance que les États-Unis? En avez-vous déjà importées du Mexique, par exemple? Connaissez-vous quelqu'un qui importe ou qui importera du Mexique?

M. Marks: Pas actuellement. Mais quand l'Accord de libre-échange sera en vigueur, ils le feront.

M. Keyes: Nous ne parlons pas des vendeurs d'équipements d'origine.

M. Marks: Non. Il y a un rapport hebdomadaire intitulé *The Journal of Commerce*, publié à New-York. Il porte sur les connaissements des douanes. On y trouve tout ce qui a été exporté vers n'importe quel pays, à partir de n'importe quel port des États-Unis, pour la semaine écoulée. On y trouve des données pour une valeur de 8 à 9 milliards de dollars. Il y a une liste alphabétique des véhicules automobiles exportés, par pays, avec le type de véhicule et le nom de l'expéditeur.

[*Text*]

Mr. Keyes: I don't want to cut you off. I'm more interested in the import into Canada. I'm talking about—

Mr. Marks: Again, I can't make a distinction at this point. The numbers, as we all know, at least the published numbers, were that in 1991 135,000 cars were imported into Canada. From what I gather from talking to the Ontario licence people, about 50 or 60 out of 400 would be commercial. The rest would be private.

• 1645

Mr. Keyes: Given your experience in the business and the importation from the U.S. of secondary vehicles, can you give us examples of the abuses that take place when we're talking about the importation of a used vehicle? You've been at this for 15 years. You must have a lot of stories.

Mr. Marks: There are a number of examples of abuse. You can go from extremely criminal abuse. . .the nature of theft and crime. I spoke to the Metropolitan Toronto Police on auto theft rings, and there are many cases presently of motor vehicles coming into the country that are stolen in the United States and subsequently exported out of the States into Canada and retitled and relicensed here in Canada. I know one individual, Detective Dan Dyett, who has 30 on his file alone.

Mr. Keyes: Do these meet all the standards that we would expect them to meet—safety, emission?

Mr. Marks: No, likely not; they wouldn't be scrambling to adhere to our standards.

Generally speaking, this type of fraud is inevitable, and a system such as I'm suggesting would certainly curtail much of it. My proposal is based on the average citizen. That's where I think the real danger lies.

Of these 135,000 cars, I would venture to say that not more than 5,000 of them presently meet Canadian standards in that daytime running lights after 1990 wouldn't have been installed. They may appear to be minor now, but they'll be major later. For example, the Canadian government signed a voluntary emission upgrade phase-in to California standards starting in 1994 to be completed in 1996. What this means is that by 1996, theoretically, all Canadian vehicles will meet California standards. Yet the remainder of the 49 states will not.

Canadians won't know that. So Canadians will be going down to Buffalo or to those 49 states bringing back cars with an eye to license them in Canada, only to discover that it may cost $3,000, $4,000, or $5,000 to upgrade the engines. There's no question it's going to create an instant black market for automobiles. It's going to create a lot of disruption within the public sector in that they're going to be in for a shock. They think these upgrades are very minor, and presently they are. But as we phase in to California emission standards, they certainly won't be. It's very difficult and very expensive to take an engine and try to convert it for emission purposes.

Mr. Angus: Mr. Marks, thank you for your appearance and the documents you provided us with.

[*Translation*]

M. Keyes: Je ne veux pas vous interrompre mais c'est l'importation au Canada qui m'intéresse. Je parle de. . .

M. Marks: Je le répète, je ne peux pas établir de distinction. Nous connaissons tous les chiffres, du moins les chiffres officiels: en 1991, 135 000 voitures ont été importées au Canada. D'après mes entretiens avec les responsables des permis en Ontario, environ 50 ou 60 importations sur 400 sont des importations commerciales; pour le reste, il s'agit d'importations privées.

M. Keyes: D'après votre expérience du commerce et de l'importation de véhicules secondaires des États-Unis, y a-t-il des abus en matière d'importation de véhicules usagés? Vous êtes dans ce domaine depuis 15 ans. Vous devez connaître beaucoup d'histoires à ce sujet.

M. Marks: Il existe de nombreux exemples d'abus, dont certains vont jusqu'au crime, jusqu'au vol. Je me suis entretenu avec la police du Grand Toronto sur les réseaux de vols de voitures, et il n'est pas rare qu'on importe au Canada des véhicules qui ont été volés aux États-Unis et auxquels on donne un nouveau titre et une nouvelle plaque au Canada. Je connais un policier, le détective Dan Dyett, qui a actuellement 30 dossiers de ce genre.

M. Keyes: Ces voitures respectent-elles les normes de sécurité et d'émissions?

M. Marks: Probablement pas; je ne crois pas que les voleurs d'autos s'évertuent à se conformer à nos normes.

En général, ce genre de fraudes est inévitable, mais le système que je propose pourrait y faire obstacle dans une grande mesure. Ma proposition vise surtout la population en général, là où se situe, à mon sens, le véritable danger.

Je dirais qu'au plus 5 000 de ces 135 000 voitures satisfont actuellement aux normes canadiennes, puisque les autres n'ont probablement pas le système d'auto-allumage des phares qui est devenu obligatoire en 1990. On pourrait croire que ce n'est qu'un détail, mais cela pourrait devenir important plus tard. Ainsi, le gouvernement canadien s'est engagé à adopter graduellement les normes d'émissions de la Californie sur une période s'échelonnant de 1994 à 1996. Par conséquent, en théorie, en 1996, tous les véhicules canadiens seront conformes aux normes californiennes. Or, les 49 autres États américains n'auront pas adopté ces normes.

Mais les Canadiens ignoreront ce fait. Ils iront à Buffalo ou dans un autre de ces 49 États, ramèneront des voitures en vue de les importer au Canada et découvriront alors qu'il leur coûtera 3 000$, 4 000$ ou 5 000$ pour faire modifier le moteur. Cela créera instantanément un marché noir de l'automobile. Cela pertubera aussi le secteur public qui sera certainement sous le choc. On croit qu'il s'agit de modifications mineures, et c'est peut-être le cas actuellement, mais à mesure que nous nous conformerons aux normes d'émissions californiennes, les modifications nécessaires seront de taille. Il est très difficile et très coûteux de transformer un moteur pour le rendre conforme aux normes d'émissions.

M. Angus: Monsieur Marks, je vous remercie pour votre témoignage et pour les documents que vous nous avez fournis.

[*Texte*]

Another way to confirm this is that currently there are 500 vehicles a year going from Canada to the United States. Did you not say earlier, though, that at one point it was at 30,000 per year?

Mr. Marks: Yes. . .much higher than that.

Mr. Angus: Going from Canada to the U.S.?

Mr. Marks: That's correct. The U.S. response was that these cars were violating their standards. So what they did was they designed a system of registered importers as the ultimate system. They went through a phase that began in the early 1980s and they finalized with a registered importer system. This is a series of agencies that process motor vehicles to ensure they meet the safety standards of the United States.

Once those registered importers were in place, the numbers collapsed because, in fact, many people didn't want to bother going to the trouble of the expense of having to comply. So the fact that the numbers collapsed proves it was an effective system. It doesn't prove you can't get a car in. I have a car going in next week. It proves that the standards are being enforced and that most people weren't enforcing them; otherwise why would the numbers collapse so rapidly?

Mr. Angus: So it's not true, then, to suggest that what the U.S. put in place is a non-tariff barrier to importation.

Mr. Marks: To be honest with you, I've never really seen it. People can plug it as this. I don't think, from all I know, that there was any intention of creating a non-tariff barrier. Originally that system was developed because of a European experience.

• 1650

It gets quite complex. But the bottom line is the U.S. has national standards and they want those standards adhered to. It's public safety at risk here, and without question they want them enforced. The one thing we mustn't forget is we're not just dealing with motor vehicles, we're dealing with buses, motor homes, recreational vehicles. You wouldn't want a school bus coming into your national jurisdiction that didn't comply and endangered the lives of the occupants. The United States has said, enough is enough. We have standards. If you want to import your car into the United States, then you have to meet our standards, and here is the process through which you will be filtered.

Mr. Angus: In your documentation you described it as a fairly bureaucratic process. Can you give the committee a brief outline as to what kind of steps somebody would have to go through? And in particular, how accessible is it? If I wanted to sell a car in Thunder Bay to an American, could he do it in Duluth, or would he have to do it in Minneapolis or Chicago?

Mr. Marks: That's one of my complaints about the system. My proposal is that you could handle it literally anywhere within the geographical jurisdiction of Canada. Under their system there were six registered importers. There are now eight. Two

[*Traduction*]

À l'heure actuelle, chaque année, environ 500 véhicules passent du Canada aux États-Unis. Cependant, n'avez-vous pas dit un peu plus tôt qu'à une certaine époque, il y en avait 30 000 par année?

M. Marks: Oui, sinon davantage.

M. Angus: Qui étaient importés du Canada aux États-Unis?

M. Marks: C'est exact. Les États-Unis ont jugé que ces voitures n'étaient pas conformes à leurs normes. Les autorités américaines ont donc conçu un système d'importateurs enregistrés qu'elles ont commencé à mettre en oeuvre au début des années quatre-vingt. Il y a donc maintenant une série d'agences qui vérifient ces véhicules automobiles pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de sécurité des États-Unis.

Après la création de ces agences, le nombre de voitures importées aux États-Unis a chuté car, en fait, rares étaient ceux qui étaient prêts à payer le prix pour rendre leur véhicule conforme aux normes. Cette dégringolade du nombre de voitures importées a prouvé l'efficacité du système. Cela ne signifie pas qu'on ne peut plus faire entrer de voitures aux États-Unis. J'y exporterai moi-même une voiture la semaine prochaine. Cela prouve seulement que les normes sont appliquées et que, auparavant, elles ne l'étaient pas; sinon, pourquoi le nombre de voitures importées se serait-il effondré ainsi?

M. Angus: Il est donc faux de prétendre que les États-Unis ont mis en place une barrière non tarifaire à l'importation.

M. Marks: En toute honnêteté, je n'ai jamais vu la chose ainsi. Certains peuvent laisser entendre que c'est de cela qu'il s'agit. Pour autant que je sache, je ne crois pas que les autorités américaines aient eu l'intention de créer un obstacle non tarifaire. À l'origine, on a mis au point ce système en se fondant sur l'expérience européenne.

C'est assez complexe, mais, au bout du compte, les États-Unis ont fixé des normes nationales et veulent qu'elles soient respectées. Il s'agit de la sécurité du public et il ne fait aucun doute que ces normes doivent être respectées. Il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas uniquement d'automobiles; il y a aussi les autobus, les autocaravanes, les véhicules de plaisance. Vous ne voudriez certainement pas qu'un autobus scolaire qui ne satisfait pas aux normes et qui pourrait mettre en danger la vie des occupants entre sur votre territoire national. Aux États-Unis, on a dit: ça suffit. Il existe des normes. Si vous voulez importer une voiture aux États-Unis, il faut qu'elle soit conforme à nos normes et voici comment nous nous assurerons que tel est le cas.

M. Angus: Dans vos documents, vous décrivez un processus assez bureaucratique. Pourriez-vous nous décrire brièvement quelles en sont les étapes? Plus particulièrement, comment a-t-on accès à ce système? Si je voulais vendre une voiture à un Américains à Thunder Bay, pourrait-il faire importer la voiture à Duluth, ou devrait-il passer par Minneapolis ou Chicago?

M. Marks: Voilà, à mon sens, un des défauts de ce système. Ma proposition prévoit que cela puisse se faire pratiquement n'importe où au Canada. Aux États-Unis, il n'y avait, jusqu'à tout récemment, que six importateurs enregistrés. Il y en a

[*Text*]

just joined the list a couple of weeks ago. Technically speaking, the motor vehicles should be physically processed through the operations of these eight registered importers that are scattered throughout the United States. In many cases the changes are very minor. They'll verify the changes by way of work order, etc.

But that's not the point. It's not a well-designed system. The intent is good, its ambitions are good, and it works, but it's cumbersome. We could accomplish the same thing using a national agent or national agencies, administrators, what have you; and I could go into that in depth at any time you'd like on how that procedure works. It's a very simple procedure. We could accomplish the same thing on a 24-hour basis without any inconvenience to the public, and in many cases saving the public a considerable amount of money.

From my understanding, very few of the public now bringing cars into Canada are paying the favourable FTA rate of duty, which is about 4.6%, because they're not familiar with the process. You can verify this with Customs or with the provincial authorities. Because they're not familiar with the process they are paying the MFN rate, which is 9.2%. We're looking at almost 5% in excess duty the public is paying at the border because they are not informed. This system would accommodate for that. These national automobile import administrators, or whatever you call them, would be responsible for processing the entry from the moment it physically crosses into Canada until the moment it's registered, and that includes educating the public on the various options available to them.

In most cases, as in the U.S. experience, once you set up an agency like this, most of the cars are pre-cleared; people don't just turn up at the border at 4 a.m. It's easy to process them at 4 a.m., there's no problem, but they don't do that because they're aware that there's an agency. They contact that agency before they go. They find out what is required, and then they carry on with their transaction.

Mr. Angus: You make reference to the fact that about 135,000 cars are coming into Canada now. As I understand it, there is no requirement for upgrading, and that's why we need this act to be put in place. Once we pass this legislation, and based on the American experience where it went from 30,000 down to 500, what's your best guess as to the reduction in the number of cars being imported, or will there be any reduction?

Mr. Marks: There will be a reduction. In fact, it won't be based on cost. I think it will just be based on perception more than anything else. I think personally that the reason Canadians are going down to the United States and bringing back cars is mythical. It's based on the perception that cars are cheaper in the United States. They may be cheaper numerically, but then when you take the exchange rate into account, and you take duty into account, and you take your GST into account, and you take your excise into account, then you get to your licence bureau and take your local provincial rates into account, and your gas guzzlers and your tire taxes, etc. etc., very few of them end up being cheaper. If they were, I would be bringing them in myself. There are very few commercial importers bringing cars into Canada at the moment.

[*Translation*]

maintenant huit, deux autres s'étant ajoutés à la liste il y a quelques semaines. Les véhicules automobiles qu'on veut importer aux États-Unis doivent être amenés à l'un de ces huit importateurs enregistrés disséminés dans tous les États-Unis. En général, les changements imposés sont mineurs. Puis, on vérifie si ces changements ont été apportés par le biais d'ordre d'exécution, etc.

Mais là n'est pas la question. En fait, ce système a été mal conçu. On avait de bonnes intentions et le système fonctionne, mais de façon lente et lourde. Nous pourrions en accomplir autant grâce à une agence nationale ou à des administrateurs, ou quelque chose du genre; je pourrais vous entretenir en détail, quand vous le désirerez, de la façon dont on procéderait. Les modalités seraient simples. Nous pourrions accomplir la même chose qu'aux États-Unis 24 heures par jour, sans désagrément pour le public et en épargnant des sommes considérables de deniers publics dans de nombreux cas.

Je crois savoir que très peu de gens qui importent des voitures au Canada paient le taux préférentiel de droit prévu par l'ALE, soit environ 4,6 p. 100, parce qu'ils sont mal informés. Vous pouvez demander aux autorités douanières ou provinciales de vous confirmer ce fait. Parce que les gens connaissent mal les modalités d'importation, ils paient le taux NPF qui est de 9, 2 p. 100. Les gens paient donc près de 5 p. 100 de trop en droit de douane parce qu'ils ne sont pas au courant. Le système que je propose réglerait ce problème. Les administrateurs d'importations d'automobiles, ou quel que soit leur titre, feraient le traitement de chaque voiture qui entrerait au Canada dès que celle-ci arriverait à la frontière jusqu'à ce qu'elle soit enreigstrée et informeraient les gens des différentes options qui s'offriraient à eux.

Comme le prouve l'expérience américaine, lorsqu'un organisme de ce genre existe, la plupart des voitures sont vérifiées à l'avance. Les gens n'arrivent pas à la frontière à 4 heures du matin. Il serait facile pour eux de faire passer leur voiture aux petites heures du matin, mais ils ne le font pas parce qu'ils savent qu'une agence d'administration des importations existe. Ils prennent contact avec cette agence avant de partir pour savoir ce qu'on exige d'eux, puis, ils concluent l'achat ou la vente de la voiture.

M. Angus: Vous avez dit qu'environ 135 000 voitures entrent au Canada actuellement. Si j'ai bien compris, on n'exige pas que ces voitures soient modifiées et c'est pourquoi nous avons besoin d'une loi comme celle-ci. Une fois que ce projet de loi aura été adopté, et d'après l'expérience américiane où on est passé de 30 000 à 500 voitures, le nombre de voitures importées au Canada diminuera-t-il et, si tel est le cas, dans quelle mesure?

M. Marks: Il y aura une réduction, mais je ne crois pas que ce sera à cause des prix; ce sera surtout à cause de l'idée fausse que se font les gens selon laquelle la voiture qu'ils vont chercher aux États-Unis, comme toutes les autres voitures là-bas, coûte moins cher. Les voitures coûtent peut-être moins cher, mais si l'on tient compte du taux de change, des droits de douane, de la TPS, de la taxe d'accise, des frais d'enregistrement au bureau provincial, de la taxe sur la consommation d'essence et de la taxe sur les pneus, etc., très peu d'entre elles finissent par coûter moins cher. Si tel était le cas, je les importerais moi-même. Or, actuellement, il y a au Canada très peu de gens qui font l'importation commerciale d'automobiles.

[*Texte*]

• 1655

I think the public is under a. . . It's more mythology than anything else. It's an illusion that their cars are cheaper in the United States.

However, that ends up translating into reality and we get all these cars coming in, and my fear is that as our standards tighten, i.e. emission standards, very few of the U.S. cars will meet them. In a few years only California cars will meet Canadian standards. Unless the public knows that you're going to have a flood of cars in here that are going to be extremely expensive to bring up to standard, and as such this could create a real problem.

Mr. Angus: In terms of the NAIA, could the procedures you lay out not be done in the same way by Transport Canada?

Mr. Marks: Absolutely. As a matter of fact, initially I suggested that Transport Canada take on that burden, that responsibility. I shouldn't call it a burden. I've been writing to various departments for almost two years now and all the way through my suggestion was that at least the government oversee this.

If they don't want to get involved in every little technical detail, fine, they can subcontract some of it out, or privatize some of it, but generally speaking it is public safety we're talking about here. It's not just a daytime running light, it's not just a high-mounted stop light or something. It's also an environmental issue in terms of protection of the environment.

Mr. Angus: Let's assume it is a stand-alone agency. How would it be funded?

Mr. Marks: I would fund it by way of administration fee per vehicle. That's what I suggested in a previous brief. That wouldn't be terribly expensive. Believe it or not, it's not all that difficult to institute. This is more an administrative function. It's not as much a physical function as one would think. The only physical function involved in here, quite frankly, is the actual mechanic modifying the vehicle. There are thousands upon thousands of dealerships across the country. I had suggested earlier that the OEMs are perfectly equipped by way of their dealer network to modify motor vehicles. But that modification is only one small part.

There is the process of monitoring that vehicle from the point it enters our country until the point it's registered. We don't want it to disappear. What happens with that vehicle on the IOU to customs that "I'll bring it into standards"? There's a lot that can go underground. There's a lot that can happen, and there's a lot in fact does happen. If you wanted, I could elaborate on some of those points, and there are others who are better equipped, like the police, to elaborate.

For example, take when we get upgraded emission standards, i.e. California standards. An individual goes down to, say, Cleveland, buys a car, brings it into Canada, pays his duty, and signs the IOU that says he'll get it modified. He takes it to

[*Traduction*]

Je crois que les gens ont une fausse impression. . . Tout cela est un mythe. On se leurre si l'on croit que les voitures coûtent moins cher aux États-Unis qu'au Canada.

Cependant, cette perception se traduit par l'importation de voitures américaines au Canada et je crains que, à mesure que nos normes seront resserrées, nos normes d'émission par example, la plupart de ces voitures américaines n'y seront pas conformes. Dans quelques années, seules les voitures de la Californie satisferont aux normes canadiennes. Tant que les gens ignoreront cela, ils continueront d'importer ici des milliers d'autos qui devront être modifiées à grands frais. Cela pourrait devenir un véritable problème.

M. Angus: Pour ce qui est de votre administrateur national des importations d'automobiles, ne croyez-vous pas que Transports Canada pourrait jouer ce rôle?

M. Marks: Certainement. D'ailleurs, à l'origine, j'avais suggéré à Transports Canada d'assumer ce fardeau, ou plutôt, devrais-je dire, cette responsabilité. J'ai écris à divers ministères au cours des deux dernières années et j'ai toujours suggéré que le gouvernement joue, à tout le moins, un rôle de supervision.

Si les ministères préfèrent ne pas s'occuper de tous les petits détails techniques, c'est très bien, il n'ont qu'à faire appel à des contractants ou à privatiser certains aspects de l'administration. Mais, il s'agit essentiellement de la sécurité du public. Il ne s'agit pas uniquement du système d'autoallumage des phares ou d'un feu de freinage surélevé. Des questions de protection de l'environnement se posent aussi.

M. Angus: Supposons que l'on crée une administration indépendante. Comment serait-elle financée?

M. Marks: Elle se financerait par l'imposition de frais d'administration pour chaque véhicule. C'est ce que j'ai proposé dans un premier mémoire. Cela ne serait pas très coûteux et, croyez-le ou non, cela ne serait pas difficile à mettre en oeuvre. En fait, il s'agit d'une procédure beaucoup plus administrative que matérielle. Le seul aspect matériel serait la modification des véhicules par les mécaniciens. Il y a des milliers de concessionnaires au Canada. Comme je l'ai déjà proposé, les fabricants de pièces d'origine seraient tout à fait en mesure, par l'entremise de leur réseau d'équipementiers, de modifier les moteurs. Mais cela n'est qu'une étape.

Il faudra d'abord contrôler les véhicules à partir du moment où ils entrent au pays jusqu'à ce qu'ils soient enregistrés, car nous ne voulons pas les perdre de vue. Actuellement, que se passe-t-il lorsque quelqu'un s'engage auprès des autorités douanières à rendre son véhicule conforme aux normes? Beaucoup de choses se font dans la clandestinité. Beaucoup de choses peuvent se produire et, en fait, beaucoup de choses se produisent. Si vous le désirez, je pourrais vous en dire plus long mais la police, notamment, serait mieux en mesure de vous informer à ce sujet.

Prenons le cas des normes d'émission supérieures de la Californie. Un type va, disons, à Cleveland, achète une voiture, l'amène au Canada, paie les droits de douane et s'engage par écrit à faire modifier l'auto. Il se rend chez un concessionnaire

[*Text*]

the dealership and the dealership indicates that's going to cost him $5,000. So what he does is he drives out of that dealership, drives to the dealership next door and goes to the parts department and he orders a label, an emission label, which costs all of about $2 or $3. They say, okay, it will be in in 48 hours. Then he slaps a little California emission label on his car and goes back to the dealership and says, see, it meets California emission standards. So now the car is in. That's as simple as ABC.

There are less sophisticated manners where a guy will bring the car in, and he'll say, ha, what I'll do now is just buy scrap cars and bring them in for the engines, and swap the engine from a scrap car into a local car. Now we have U.S. EPA cars, non-Canadian emission cars, in our country, non-emission engines in our country from scrap cars that came in, again because there was no monitoring system to follow them through.

If you could imagine visually following 135,000 cars a year as they cross into geographical territory, a lot can happen between then and registration. This system simply addresses that and says, look, there's no need for that to happen. It's a simple administrative function. There are a number of incentives; i.e., when the duty is paid by these 135,000 entries the receipt of duty is held by this agency until compliance has been proved. Why not? So they can't register the car. Perhaps title is held, as I recommend, so the car is useless. They cannot resell it. They cannot do anything with it until the car is brought into conformity.

• 1700

Mr. Angus: Mind you, it is difficult to get it from the border to your home in that circumstance.

Mr. Marks: Again, how are they getting them from the border to home now? Are they driving on a foreign trip permit? You cannot get a local trip permit for one, yet the 135,000 are coming in. It is an interesting equation.

How do these 135,000 cars get in? They cannot be registered here, because they have not even entered our country. They cannot be on U.S. plates, because the car is sold, so the U.S. licence plates would be gone. How are they coming in now? There are blatant violations as we talk, and I am suggesting that these could be addressed.

For example, the import agency could be given the authority to issue a temporary trip permit equal to the time of compliance. The individual crossing through this agency would pay his duty and the import agency would hold the K-22 proof of duty paid. The import agency would hold the title and give them a stamped photocopy of the title back, non-negotiable. The import agency could hand him a trip permit. The import agency could hand him a list of eligible modifiers, authorized modification shops. The import agency would have correspondence between those modification shops and itself to verify that the work in fact was done.

[*Translation*]

qui lui dit qu'il lui en coûtera 5 000$ pour faire modifier la voiture. Le type va donc au service des pièces du concessionnaire voisin et commande une étiquette de conformité aux normes d'émission qui lui coûte 2$ ou 3$. On lui répond qu'il l'aura dans 48 heures. Il appose alors cette petite étiquette de conformité aux normes de la Californie sur sa voiture et retourne chez le premier concessionnaire pour lui dire: «Voilà. Ma voiture est conforme aux normes d'émission de la Californie». La voiture est ainsi acceptée. C'est aussi simple que cela.

Certains emploie des méthodes moins raffinées. Par example, ils achètent les voitures mises à la ferraille, les importent au Canada et les dépouillent ensuite de leurs moteurs pour les mettre dans une voiture d'ici. Nous nous retrouvons avec des voitures conformes aux normes américaines de la Loi sur la protection de l'environnement, mais pas aux normes canadiennes d'émission, et avec des moteurs non conformes aux normes d'émission provenant de voitures qui ont pu être importées parce qu'il n'y a pas de système de contrôle.

Imaginez 135 000 voitures par au qui passent la frontière, beaucoup de choses peuvent se passer entre le moment où elles arrivent et celui où elles sont enregistrées. Ce système est simple et règle le problème. La situation actuelle est injustifiée. Il suffit d'une simple procédure administrative. Il existe de nombreux incitatifs, par exemple, au moment où sont payés les droits de douane pour ces 135 000 véhicules, le reçu est conservé par l'organisme de gestion des importations jusqu'à ce qu'il soit prouvé que la voiture est conforme aux normes. Pourquoi pas? Tant que cela n'est pas fait, on ne peut enregistrer l'automobile. On pourrait même, comme je le recommande, retenir le titre de propriété; la voiture est alors inutile. On ne peut la revendre. On ne peut rien en faire tant qu'elle n'est pas conforme aux normes.

M. Angus: Mais il serait alors difficile, une fois la frontière passée, de se rendre jusque chez soi.

M. Marks: Mais comment ces gens se rendent-ils chez eux à l'heure actuelle? Détiennent-ils un permis de circulation étranger? On ne peut obtenir un permis de circulation ici pour ces voitures, ce qui n'a pas empêché 135 000 voitures d'entrer. N'est-ce pas intéressant?

Comment ces 135 000 véhicules entrent-ils? Ils ne peuvent être enregistrés ici puisqu'ils n'ont pas encore franchi la frontière. Ils n'ont pas de plaques américaines puisque, lorsque la voiture est vendue, on lui enlève sa plaque d'immatriculation. Comment ces véhicules entrent-ils au Canada? Des violations flagrantes sont commises au moment même où nous parlons, mais je crois que nous pouvons y mettre fin.

Ainsi, l'organisme de gestion des importations pourrait avoir le pouvoir de délivrer un permis temporaire de circulation, au propriétaire donnant le temps de rendre la voiture conforme aux normes. Le propriétaire de la voiture verserait les droits de douane à l'organisme qui conserverait la preuve de paiements de ces droits, le formulaire K-22, ainsi que le titre, n'en remettant qu'une photocopie estampillée et non négociable. L'organisme délivrerait alors un permis de circulation et pourrait aussi remettre une liste des ateliers autorisés à modifier les véhicules. L'organisme de gestion des importations communiquerait avec les ateliers pour s'assurer que les modifications ont bien été apportées.

[*Texte*]

It is all administrative. It is all done through administrative functions. You don't have to chase every car physically.

These cars could be bonded, as in the U.S. experience. In the U.S. experience they are extremely strict. Initially, back in around 1988, the U.S. requirement was that the importer put up a bond equal to 300% of the value of the car. That is stiff. If you are bringing in a $20,000 car, you have to slap $60,000 on the table, and if you do not bring it up to standards, then that bond is yanked. That is a hell of an incentive.

I am not suggesting that. They have since reduced it to 150%. However, there are a number of simple mechanisms that could preclude the problems we have now and are in the interest of public safety.

Another point here is the final-stage manufacture. Whoever does the final modifications to these vehicles should be held accountable for that. If it is the franchised dealer network, then the specific dealer who did that repair should put a label on it. That is simple enough. We do it right now for school buses. We do it for state trucks.

General Motors, for example, will sell a chassis but they do not build a state truck. They take the chassis to a guy in Oshawa, for example, and he puts the box, the brake lights, the reverse lights, the taillights, reflectors, etc., on it. He has to slap a label on there saying the VIN of the car, the fact that he modified it, the date on which he modified it, and perhaps its registration number. Identify who this person is.

The mechanisms are there. They might sound cumbersome. They are not. They are very simple, and they would preclude the difficulties we have right now because, as we all know, right now we have a lot of vehicles on the road that do not comply, and there are more to come.

Mr. Angus: Mr. Marks, we heard from the previous witness that the Motor Vehicle Manufacturers' Association is part of the consultation group for development of regulations. Are you or any of your associates involved in that way?

Mr. Marks: I have sat with the board on several occasions, yes.

Mr. Angus: You have been most helpful.

Mr. Richardson: I am interested in all these cars that are coming into the country. Can you give me a general idea of what kinds of cars and the age of the used cars that come in? Are we talking about cars such as a 1965 Mustang or are we talking about current-model cars?

Mr. Marks: They are right across the spectrum. I understand that a lot of campers are coming in. Traditionally, the commercial importers or exporters will spot—

Mr. Richardson: Excuse me. What kinds of campers?

Mr. Marks: Recreational campers. Pick-up trucks with boxes, etc., on them. Recreational campers are coming in substantially. As I understand it, one contractor is handling about 500 campers a year. But again, that is nothing. It is a drop

[*Traduction*]

Tout cela, c'est de l'administration. Il s'agit de procédures purement administrative. Il n'est pas nécessaire de suivre physiquement chaque voiture.

On pourrait aussi, comme aux États-Unis, faire cautionner ces voitures. Les autorités américaines sont extrêmement sévères. À l'origine, vers 1988, les autorités américaines exigeaient de l'importateur qu'il remette une caution égale à 300 p. 100 de la valeur de la voiture. C'est un montant très élevé. Si vous importez un véhicule d'une valeur de 20 000$, vous devez verser 60 000$ et, si vous ne faites pas transformer votre voiture pour qu'elle satisfasse aux normes, vous perdez votre argent. Ça, c'est tout un incitatif.

Ce n'est pas cependant ce que je suggère. D'ailleurs, aux États-Unis, on exige maintenant une somme égale à 150 p. 100 de la valeur de l'auto. Toutefois, il existe des modalités simples que nous pourrions appliquer pour mettre fin aux problèmes qui existent aujourd'hui et garantir la sécurité du public.

Il faut aussi penser à la dernière étape de fabrication. Celui qui apporte les dernières modifications à un véhicule devrait en assumer la responsabilité. Dans le cas d'un réseau de concessionnaires franchisé, celui qui a effectué les réparations devrait apposer son étiquette sur le véhicule. C'est simple. Nous le faisons déjà pour les autobus scolaires ainsi que pour les camions à plate-forme.

General Motors, par exemple, vend des châssis, mais ne construit pas de camions à plate-forme. Les châssis sont envoyés à quelqu'un à Oshawa, par exemple, qui y ajoute la caisse, les feux stop, les feux de marche arrière, les feux rouges arrière, les cataphotes, etc. Il appose une étiquette indiquant le NIV, le fait que le véhicule a été modifié, la date de modification et peut-être le numéro d'enregistrement qui l'identifie.

Les modalités sont là. Elles peuvent sembler compliquées, mais elles ne le sont pas. Elles sont très simples et elles mettraient fin au problème actuel car, comme nous le savons, il y a en ce moment beaucoup de véhicules sur les routes qui ne sont pas conformes aux normes et d'autres entreront au pays.

M. Angus: Monsieur Marks, le témoin précédent nous a dit que l'Association des fabricants de véhicules à moteur fait partie du groupe de consultation sur la réglementation. Est-ce que vous, ou vos collègues, avez participé à ces consultations?

M. Marks: Oui, j'ai participé à ces consultations avec le conseil à plusieurs reprises.

M. Angus: Votre témoignage nous a été des plus utiles.

M. Richardson: Je m'intéresse à toutes ces voitures qui entrent au Canada. Pourriez-vous me donner une idée du genre d'automobiles dont il s'agit, de l'âge des voitures usagées qui sont importées ici? S'agit-il de Mustang 1965 ou de modèles plus récents?

M. Marks: Il y en a de toutes sortes. Je me suis laissé dire qu'on importe beaucoup de camionnettes de camping. Généralement, les importateurs et exportateurs commerciaux repèrent. . .

M. Richardson: Excusez-moi, mais de quelles sortes de camionnettes parlez-vous?

M. Marks: Des camionnettes de camping, des camionnettes dotées de caisses, etc. De nombreux véhicules de plaisance sont importés. Je crois savoir qu'un entrepreneur en importe environ 500 chaque année. Mais, encore une fois, ce n'est rien, ce n'est

[*Text*]

in the bucket comparable to the public that is bringing cars it. Everybody would be swept through the system, filtered through the system, but I think the majority of them are just single entries by the public.

The public is really the most dangerous area because, with no offence to them meant, they are just ignorant of the facts so they do not know what is required. They do not know what upgrading is required. They find out that it is expensive after the fact. Many people are turned back presently at the border. Under the existing system, Transport Canada is permitting some cars in but not others. So they are going down to buy expensive cars, coming up to the border, and then being rejected. It is very expensive for them.

To answer your question about the kinds of vehicles, there is no specific model line. Everything is coming in.

• 1705

By the way, there are motor vehicles on our streets—and there are many who can attest to this—that meet neither Canada nor U.S. standards. I'm not much of a car buff—I'm more involved in the administrative end of import-export, I have a hard time identifying one car from another, to be honest with you—but there's a machine out there called a Ruff Porsche built in Germany, which of course doesn't meet our Department of Transport standards nor emission standards—not even close. It's then upgraded for autobahn—I mean super upgraded—and there are a number of them on Toronto streets. The Metro Police told me about it.

Apparently the Porsche dealer in Toronto, Heimrath Porsche, is upset about it. He wants to sell them and he doesn't know why they can get them in and license them but he can't. That's the type of abuse of the system that exists now.

Mr. Richardson: I take it the reason you raised this here has something to do with safety legislation?

Mr. Marks: Yes.

Mr. Richardson: As long as you're being honest with us, I wonder if we could get into the 135,000 cars you speak of. You repeated it several times. You just mentioned these van camper deals. How many of those would there be?

Mr. Marks: I couldn't give you numbers. I have no specific breakdowns of that 135,000.

Mr. Richardson: Where did you get that figure, 135,000?

Mr. Marks: That figure was a figure quoted by Claude Roy of Transport Canada in *The Toronto Star* of September 1992.

Mr. Richardson: It may not have been his quote. It may have been the way it was printed. The number 135,000 refers to all imports and it includes the vans, campers, buses, trucks. We're really talking about 50,000 cars.

[*Translation*]

qu'une infirme partie de toutes les voitures importées par la population en général. Si un système était mis sur pied, tous devraient passer par ce système. Pour la plupart, ce sont des voitures importées individuellement par le grand public.

Voilà où le danger est le plus grand car, sans vouloir insulter qui que ce soit, les gens ne connaissent pas les exigences. Ils ne savent pas qu'on les obligera à faire modifier leurs voitures. Ils l'apprennent par la suite et se rendent compte que c'est coûteux. Nombreux sont ceux qui se présentent à la frontière avec un véhicule et qui doivent rebrousser chemin. Selon le système actuel, Transport Canada permet uniquement l'importation de certaines automobiles. Il y a donc des gens qui vont aux États-Unis, achètent des voitures coûteuses et sont ensuite forcés de les laisser de l'autre côté de la frontière. Cela leur coûte beaucoup d'argent.

Pour répondre à votre question sur le genre de véhicules qui sont importés, je dirai qu'il n'y a pas de modèle particulier. Il y en a de tous genres.

D'ailleurs, il y a des véhicules sur nos routes—et nombreux sont ceux qui pourront vous le confirmer—qui ne sont conformes ni aux normes canadiennes, ni aux normes américaines. Je ne suis pas expert en voitures—je m'occupe surtout de l'aspect administratif de l'import-export et, pour tout vous dire, j'ai du mal à distinguer un modèle d'un autre—mais je sais qu'il y a une voiture qu'on appelle une Porsche Ruff, qui est fabriquée en Allemagne et qui, bien sûr, ne satisfait pas aux normes du ministère des Transports ni aux normes d'émissions—elle est même loin d'être conforme à ces normes. Cette auto a été modifiée pour l'autobahn—de façon à donner une super-performance—et on en retrouve dans les rues de Toronto. C'est la Police de cette ville qui m'en a parlé.

Il semble que le concessionnaire Porsche de Toronto, Heimrath Porsche, en soit très contrarié, car il voudrait vendre ce modèle et il ne comprend pas pourquoi, lui, ne peut le faire tandis que d'autres le font. C'est là le genre d'abus qui existent actuellement.

M. Richardson: Je présume que c'est parce que cela se rapporte à la sécurité automobile que vous nous parlez de cela?

M. Marks: Oui.

M. Richardson: Etant donné que vous nous parlez en toute franchise, j'aimerais aborder la question des 135 000 voitures que vous avez évoquées à maintes reprises. Vous venez de faire allusion aux camionnettes de camping. Combien de ces camionnettes sont importées, selon vous?

M. Marks: Je ne saurais vous dire. Je n'ai pas de ventilation pour ces 135 000 automobiles.

M. Richardson: D'où tenez-vous ce chiffre de 135 000?

M. Marks: Ce chiffre a été mentionné par Claude Roy, de Transports Canada, dans un article du *Toronto Star* de septembre 1992.

M. Richardson: Ce n'est peut-être pas lui qu'on citait. On mentionnait peut-être ce chiffre dans un autre contexte. Lorsqu'on dit 135 000, on parle de tous les véhicules qui sont importés, y compris les camionnettes, les camionnettes de camping, les autobus et les camions. En réalité, il ne s'agit que de 50 000 automobiles.

[*Texte*]

Mr. Marks: Well, I'm including any motor vehicle that's registered on the roads. I mean motor vehicle—

Mr. Richardson: So it is 50,000 rather than 135,000, if you happen to be explaining this to people again.

I wanted to ask you again about the point you raised with me this morning when we talked about emission standards, and you repeated this time and again. I think I corrected you this morning and I hear you repeating it again, falsely, this afternoon, so maybe you want to do it one more time. You had some point that our emission standards were different. What was the situation you were describing?

Mr. Marks: The emission standards in Canada are to be raised to California level, 40% in 1994, 80% in 1995 and 100% in 1996 on a voluntary basis.

Mr. Richardson: And you're suggesting that's different from 49 other states?

Mr. Marks: I have no understanding that the U.S. is matching that year for year.

Mr. Richardson: Well, they are.

Mr. Marks: Then I must be—

Mr. Richardson: Your argument is totally fallacious, without basis in fact. I think it has permeated your whole presentation. These erroneous snippets of information really don't have a basis in fact. It's unfortunate. I think you have a good idea here in your national automobile import administration. Have you any idea who might run that thing? Have you any candidates in mind?

Mr. Marks: That could be a series of agencies coast to coast. I'm not suggesting it be one; it could be many. It may make a lot more sense being many.

Mr. Richardson: Wouldn't you think it would make a lot more sense under consumer protection legislation as opposed to a safety act? It seems to me that many of the issues you raised have to do with fraud, theft, all these nefarious abrogations of the law. We're dealing in this bill with safety legislation. It seems to me that those points that are valid in your presentation might be better dealt with under consumer protection legislation.

Mr. Marks: Well, only that if there is no mechanism to enforce compliance to the safety standards of Canada, then the safety regulations become impotent.

Mr. Richardson: Well, I happen to disagree. Of course they're not. If it's against the law, it's against the law. The fact that they're in the country illegally shouldn't affect this legislation. They are going to come in anyway. It is against the law for all the kind of cars you're talking about.

Mr. Marks: The only reason I mention that is because this system would accomplish more than just safety standards while it's at it.

Mr. Richardson: Well, there you are. It should be in independent legislation, probably consumer protection legislation.

Mr. Marks: Quite possibly.

[*Traduction*]

M. Marks: Je parle de tous les véhicules à moteur enregistrés qui circulent sur les routes. Je parle de véhicules. . .

M. Richardson: Il s'agit donc de 50 000 voitures, et non pas de 135 000; ne l'oubliez pas si jamais vous en reparlez.

J'aimerais revenir sur un point que vous avez soulevé ce matin lorsque nous parlions des normes d'émissions; vous l'avez répété plusieurs fois par la suite. Je crois vous avoir corrigé ce matin, mais vous avez répété cette erreur encore cet après-midi, et je me dois donc de vous corriger encore une fois. Vous avez dit que nos normes d'émissions étaient différentes. Quelle situation décriviez-vous?

M. Marks: Les normes d'émissions canadiennes seront graduellement haussées jusqu'à ce qu'elles soient équivalentes à celles de la Californie. Ces normes, dont le respect sera volontaire, seront de 40 p. 100 en 1994, 80 p. 100 en 1995 et 100 p. 100 en 1996.

M. Richardson: Est-ce que vous nous dites que ce n'est pas le cas des 49 autres états?

M. Marks: Je ne crois pas qu'aucun autre état ait pris l'engagement d'atteindre ces objectifs dans les mêmes délais.

M. Richardson: Vous avez tort.

M. Marks: Eh bien, j'ai dû. . .

M. Richardson: L'argument qui sous-tend tout votre exposé est tout à fait faux et sans fondement. Ces petites informations erronées ne sont nullement fondées. C'est dommage car je crois qu'établir un organisme de gestion des importations d'automobiles, comme vous le suggérez, c'est une bonne idée. Mais qui dirigera cet organisme? Avez-vous pensé à quelqu'un en particulier?

M. Marks: On pourrait créer une série d'agences disséminées dans tout le pays, si bien qu'il n'y aurait pas nécessairement un seul organisme, mais plusieurs. En fait, il serait plus logique.

M. Richardson: Ne serait-il pas encore plus logique de créer cet organisme aux termes de la Loi sur la protection des consommateurs plutôt qu'aux termes de la Loi sur la sécurité automobile? Il me semble que vous avez surtout soulevé des questions relatives à la fraude, au vol et autres méprisables violations de la loi. Or, ce projet de loi porte sur la sécurité automobile. Ce qui est valable dans votre exposé devrait être traité dans le cadre de lois sur la protection des consommateurs.

M. Marks: Mettons qu'il n'y ait pas de modalités d'application obligatoires des normes de sécurité automobile au Canada, les règlements à cet effet ne servent à rien.

M. Richardson: Je ne suis pas d'accord. Cette règlementation est utile. Si c'est illégal, c'est illégal. Ce n'est pas parce que ces voitures sont importées illégalement au pays qu'on devrait modifier ce projet de loi. Ces importations illégales se poursuivront de toute façon. C'est illégal pour tous les genres de voitures auxquelles vous avez fait allusion.

M. Marks: Je n'en ai parlé que parce que ce système pourrait nous permettre d'aller au-delà de la simple application des normes de sécurité.

M. Richardson: Justement. Cela devrait faire l'objet d'une autre mesure législative, probablement en matière de protection du consommateur.

M. Marks: Peut-être.

[*Text*]

The Chairman: A short supplemental? Mr. Keyes.

• 1710

Mr. Keyes: Actually, this is a point of information, Mr. Chairman. I wonder if the parliamentary secretary can provide this committee with the information that, as he puts it, sees all the U.S. states, the 49 other states, bringing up their emission standards to California's. Can you provide us with that information?

The Chairman: I think you've asked a question that might be better put to the parliamentary secretary in a different form. Currently we're dealing with the witness—

Mr. Keyes: I am raising it here because the way he was addressing—

The Chairman: Mr. Keyes, do you have a supplemental that you'd like to put to the witness?

Mr. Keyes: First I'd like to clarify my request to the parliamentary secretary, if I might.

The Chairman: Then would you kindly advise the chair how you plan on tying that into the testimony of the witness.

Mr. Keyes: It ties in, in that our witness came before us and tried to explain to us his interpretation of emission controls and standards as they apply to importation of vehicles to Canada, and then the parliamentary secretary said he was all washed up on the matter and that in fact all 49 states were trying to match California standards. So I'm just trying to determine which opinion is correct and if the parliamentary secretary can—

The Chairman: You very well may have a point of contention with the parliamentary secretary, but I don't see that it affects the witness.

Mr. Angus: Mr. Chairman, on that point, the parliamentary secretary said he'd be happy to give us the information, so why are we pursuing this?

Mr. Richardson: My facts are accurate.

Mr. Keyes: Wonderful. I'd like to see them.

The Chairman: The question has been put to the parliamentary secretary. The parliamentary secretary has indicated apparently that he is prepared to provide the information to the committee—

Mr. Marks: May I comment on that? I was not aware that the 49 state emissions were going to merge into California emissions, but within the 49 state emissions there are a series of emissions that do not even comply with the 49 state emissions. For example, there are high-level emissions in Colorado. That's a technical area. I could bring in a specialist to review that, but in fact there's not one emission standard, there are many emission standards. When I export trucks into the United States, Customs will ask me where they are going, and I'll say Ohio, and they say they'd better not end up in Colorado because they don't meet high-level. If I send to Colorado they'd better not be low-level because they might not meet California's. There are many standards, not just one.

[*Translation*]

Le président: Une courte question complémentaire, monsieur Keyes?

M. Keyes: En fait, monsieur le président, j'aimerais avoir un renseignement. J'aimerais savoir si le secrétaire parlementaire peut fournir au comité de plus amples renseignements sur ce que l'on vient de dire; c'est-à-dire que les 49 autres états américains adopteront des normes d'émission comparables à celles de la Californie. Pouvez-vous nous fournir ces informations?

Le président: Je crois que vous avez posé une question que vous auriez pu adresser au secrétaire parlementaire sous une autre forme. Pour l'instant, nous entendons un témoin. . .

M. Keyes: Je la soulève ici parce qu'on en a parlé de façon. . .

Le président: Monsieur Keyes, aimeriez-vous poser une question complémentaire au témoin?

M. Keyes: Tout d'abord, j'aimerais préciser la demande que je viens de faire au secrétaire parlementaire.

Le président: Pourriez-vous alors me dire comment cela se rapporte à l'exposé du témoin?

M. Keyes: C'est pertinent au témoignage que nous venons d'entendre parce que le témoin a tenté de nous expliquer comment il interprétait les normes d'émission qui s'appliquent aux véhicules importés au Canada, mais le secrétaire parlementaire nous a dit que c'était faux et qu'en fait, les 49 autres états allaient adopter des normes semblables à celles de la Californie. J'aimerais seulement savoir ce qui est vrai et si le secrétaire parlementaire peut. . .

Le président: Si vous avez un différend à régler avec le secrétaire parlementaire, cela n'a rien à voir avec le témoin.

M. Angus: Monsieur le président, à ce sujet, le secrétaire parlementaire s'est dit prêt à nous fournir ces informations. Alors, pourquoi ne passons-nous pas à autre chose?

M. Richardson: Mes informations sont justes.

M. Keyes: Très bien. Nous aimerions les voir.

Le président: Une question a été adressée au secrétaire parlementaire qui a indiqué qu'il transmettrait les informations aux membres du comité les informations. . .

M. Marks: Pourrais-je faire une remarque? Je ne savais pas que les 49 autres états allaient adopter les normes d'émission de la Californie, mais même si tel est le cas, les normes ne sont pas uniformes d'un état à l'autre. Ainsi, les normes d'émission sont relativement élevées au Colorado. C'est un domaine assez technique, et je pourrais faire venir à un expert, mais il n'y a pas une seule norme pour tout le pays, il y a de nombreuses normes d'émission. Lorsque j'exporte des camions aux États-Unis, les autorités douanières me demandent où je compte les vendre; si je dis que mes camions s'en vont au Ohio, on me répond qu'ils ne pourront entrer au Colorado parce qu'ils ne seront pas comformes aux normes élevées d'émission de cet état. Les camions qui sont conformes aux normes du Colorado ne satisfont peut-être pas aux normes de la Californie. Il y a de nombreuses normes et non une seule.

[*Texte*]

If in fact U.S. standards are all going to harmonize to California level, then we may still have peaks and valleys in other standards that are parallel but not layered with California standard.

The Chairman: Okay. Are there any further questions for the witness from members? If not, I'll thank you very much for your presentation this afternoon. Obviously you've sparked some interest and your comments will be taken into consideration.

Mr. Marks: Thank you.

• 1714

• 1724

The Chairman: I'd like to welcome our next witness to the hearings of the committee. We have with us Mr. William D. Casey, citizen extraordinaire, Amherst, Nova Scotia, who is representing William Casey, member of Parliament this afternoon.

Mr. Casey, welcome to the hearings of the transport committee on Bill S-8. I invite you to proceed with your presentation. I trust you are familiar with the mythology of the committee.

• 1725

Mr. Bill Casey, MP (Cumberland—Colchester): I'm sure I can find my way through it.

The Chairman: Go right ahead.

Mr. Casey: First of all, I appreciate this opportunity to present my information to your committee and hope it will be helpful to all of you.

I'm a car dealer and proud to be a car dealer. I have been for 17 years. I just sold my Ford dealership in January. I was the oldest car dealer in my county. My father—

The Chairman: Excuse me, Mr. Casey. Would you care to tell us your age now?

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Casey: No, no, no. My father was a car dealer. My brother is a car dealer. I have a long history in the car business so I'm very close to it. Not only was I in the retail car business of sales and service, I also manufactured mobile homes and travel trailers for some years. I'm familiar with the Motor Vehicle Safety Act to some extent, although I don't pretend to be an expert.

I think you have one package with my letterhead on it, one package with pink on it, and another one which the clerk passed around. We'll start with the brief on my letterhead.

First of all, I'm not opposed to what the bill does. It just lacks one little thing that I would like to see added. It leaves out a part that I think is very important.

Let's go back and I'll try to give you a little history on this. After all the testimony you've heard, you perhaps know it. Anyway, let's start with the history.

[*Traduction*]

S'il est vrai que toutes les normes américaines seront harmonisées avec celles de la Californie, il y aura peut-être encore des hauts et des bas, en ce qui concerne les autres normes.

Le président: Très bien. Les membres du comité ont-ils d'autres questions à poser au témoin? Sinon, je vous remercie d'avoir bien voulu nous présenter votre exposé cet après-midi. De toute évidence, vous avez suscité notre intérêt et nous tiendrons compte de vos observations.

M. Marks: Merci.

Le président: J'aimerais souhaiter la bienvenue au prochain témoin. Cet après-midi, nous avons avec nous, M. William D. Casey, citoyen extraordinaire, Amherst, Nouvelle-écosse, qui représente, William Casey, député.

Monsieur Casey, bienvenue aux audiences du Comité des transports sur le projet de loi S-8. Je vous invite à faire votre présentation. Je présume vous connaissez bien le folklore du comité.

M. Bill Casey, député (Cumberland—Colchester): Je pense que je vais pouvoir me débrouiller.

Le président: Allez-y.

M. Casey: Tout d'abord, j'apprécie l'occasion qui m'est donnée de présenter au comité des informations qui, j'espère, vous seront utiles.

Je suis concessionnaire d'automobiles et j'en suis fier. J'ai vendu des voitures pendant 17 ans et je viens tout juste de vendre ma concession Ford en janvier. J'étais le plus ancien concessionnaires de mon comté. Mon père. . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Casey. Pourriez-vous nous dire quel âge vous avez maintenant?

Des voix: Oh, oh!

M. Casey: Non, non, non. Mon père était concessionnaire d'automobiles. Mon frère l'est également. J'ai beaucoup d'expérience dans l'industrie automobile et je la connais donc à fond. Je faisais non seulement la vente au détail et le service des voitures, mais j'ai également fabriqué des maisons mobiles et des roulottes pendant plusieurs années. Je connais assez bien la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, mais je ne prétends pas être un expert.

Je pense que vous avez un jeu de documents imprimés sur mon papier à en-tête, un paquet avec du rose, et un deuxième que le greffier a fait circuler. Nous commencerons par le mémoire imprimé sur le papier à en-tête.

Tout d'abord, je ne m'oppose pas à l'objectif poursuivi dans ce projet de loi. Toutefois, il y manque un détail que je voudrais voir ajouter. Un détail qui a son importance.

Remontons un peu dans le temps et j'essaierai de faire un peu l'historique de cette question. Peut-être êtes vous déjà au courant, étant donné tous les témoignages que vous avez entendus. Bref, un peu d'histoire.

[*Text*]

Until 1988 it was virtually illegal to import a used car from the U.S., with a few exceptions such as antiques and things like that. During that time the U.S. and Canada developed different motor vehicle safety regulations and standards that were unique to each country. The Canadian regulations addressed unique safety standards such as headlights on, etc., metric standards, which we only have in Canada, and our two official languages policy.

The problem raised its ugly head when the embargo was lifted in 1988 and U.S. vehicles began to come into Canada, but they did not meet our safety standards. Suddenly they could come in, but they didn't meet our standards. The response by the Department of Transport, faced with the difficult problem, was to create a new category of motor vehicle.

At this time if you'll switch to the package with the pink colouring, here's what happened and here's why we're here. This is page 3 of 4 pages out of the Motor Vehicle Safety Act Standards chart. You can see across the top the different classifications of motor vehicle. They start with bus, chassis cab, restricted use motorcycle, motorcycle, etc., passenger car, and the last one, up until 1988, was truck.

In 1988 they added a new column called "imported used vehicle". This is just one page of four. If you look, each standard that has to be met is checked off under each appropriate category. You'll notice on the imported used vehicles they only meet one standard, that is, standard 902, the imported used vehicle standard. That standard is basically the American safety standard with some upgrades to bring it close to Canadian standards. But they are not identical and not the same as Canadian standards.

What this means is that if you want to import a used car from the United States it has to meet this standard on the right-hand side of the page. The Canadian car industry, if it wants to sell the identical car in Canada, has to meet the passenger car standard.

Let's take a Ford Mustang, for instance. If Canadian industry sells it, it must meet the passenger car standard. If an American importer or exporter to Canada sells the car to you, he must only meet the U.S. standard. So it's a double standard for the industry.

This classification, essentially again the U.S. standard with some upgrades, is basically the U.S. standard. It can be changed. If the U.S. government changes its motor vehicle standards now, the regulations under that classification in Canada will change. Only U.S. vehicles qualify for that category, not Canadian vehicles. Again, if the U.S. changes the rules, they are automatically changed in Canada. We don't have control over them. If the U.S. changes the rules, we have to have new

[*Translation*]

Jusqu'en 1988, il était quasiment illégal d'importer une voiture d'occasion des États-Unis, à quelques exceptions près, comme des antiquités et ce genre de choses. Les États-Unis et le Canada étaient en train d'élaborer divers règlements sur la sécurité des véhicules automobiles, ainsi que des normes propres à chaque pays. Les règlements canadiens portaient sur des normes de sécurité précises telles que l'allumage des phares, etc., les mesures métriques, qui n'existent qu'au Canada, sans oublier la politique concernant les deux langues officielles.

Le problème s'est aggravé lorsque l'embargo a été levé en 1988 et l'on a commencé à voir au Canada des véhicules américains qui n'étaient pas conformes aux normes de sécurité. Tout d'un coup, on pouvait les importer, mais les véhicules ne répondaient pas aux critères de sécurité. Lorsque cette difficulté s'est présentée, le ministère des Transports a réagi en créant une nouvelle catégorie de véhicules automobiles.

Si vous passez maintenant au document rose, vous verrez ce qui s'est passé et les raisons qui expliquent notre situation actuelle. Ceci est la troisième page de quatre pages de tableaux concernant les normes tirés de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. En haut de la page, vous voyez les différentes catégories de véhicules automobiles. Il y a d'abord les autobus, les taxis à châssis, les motocyclettes à utilisation restreinte, les motocyclettes, etc., les automobiles, et enfin, la dernière catégorie jusqu'en 1988, c'était les camions.

En 1988, on a ajouté une nouvelle colonne intitulée «véhicule d'occasion importé». Ceci est juste une page sur quatre. Vous verrez que chaque norme à respecter est cochée en-dessous de la catégorie en question. Vous verrez aussi que les véhicules d'occasion importés ne doivent être conformes qu'à une seule norme, à savoir la norme 902, la norme pour les voitures d'occasion importées. En gros, c'est la norme de sécurité américaine, avec quelques modifications pour que les véhicules se rapprochent davantage des normes canadiennes. Mais elles ne sont pas identiques et ce n'est pas la même chose que les normes canadiennes.

Ceci veut dire que si l'on veut importer une voiture d'occasion des États-Unis, elle doit conformer à la norme du côté droit de la page. Si la même voiture est mise sur le marché au Canada par l'industrie, elle doit être conforme aux normes s'appliquant aux automobiles de tourisme.

Prenons l'exemple d'une Ford Mustang. Si un concessionnaire canadien la vend, elle doit être conforme aux normes pour les automobiles. Si un importateur américain ou un exportateur vous vend la voiture au Canada, il est seulement obligé de respecter les normes américaines. Il y a donc deux poids, deux mesures pour le secteur automobile.

Cette classification est fondamentalement la norme américaine avec certaines améliorations. Elle peut être modifiée. Si le gouvernement américain change ses normes pour les véhicules automobiles, les règlements qui s'y appliquent au Canada changeront. Seuls les véhicules américains peuvent faire partie de cette catégorie, pas les véhicules canadiens. Encore là, si les États-Unis changent les règles, elles seront changées automatiquement au Canada. Nous n'avons aucun contrôle. Si

[*Texte*]

regulations or legislation to counteract those rules if we don't agree with their changes. If it makes their rules more divergent from ours than they already are, and we want to react, we have to create our own legislation to counteract their legislation.

Again the effect is a double standard. Canadian vehicles must meet one exact standard, while the U.S. vehicles can meet either the passenger car standard, in this case, or the imported standard. They have a choice. Canadians don't have a choice.

• 1730

The impact of this to me, in principle, is that it is wrong. I don't think the U.S. industry should be allowed to sell a product in Canada that the Canadian industry can't sell. The Americans would not let us sell a product, whether it was softwood lumber or whatever the case may be, in their country if it didn't meet their standard. They only have to meet this standard. The Canadian industry has to meet a higher standard.

From a consumer standpoint, probably the most important part is under safety recall notices. Safety recall is one of the most important parts of the Motor Vehicle Safety Act. In Canada the Motor Vehicle Safety Act says that when a vehicle is recalled, the manufacturer must notify dealers, owners and Transport Canada.

This is not true. It is only true for cars that come in under the Canadian standard. The cars that come in under the U.S. standard are not under any obligation to do this.

Trucks and cars that come from the U.S. are in two categories, as far as I can understand. The first category is that if it is brought in through the business sector, the business person who imports the car is responsible for maintaining this contact. Even though they are responsible, it will not work. If an individual imports a car—the last witness said most of the cars coming in were by individuals—they are completely out of the safety recall network. There is no obligation by anybody to recall cars.

There are two examples of newspaper articles on page 2 of my coloured brochure. One happens to be on Accords, one happens to be on GM and Ford cars, and they total thousands and thousands of cars recalled. I underlined in these newspaper articles that GM representatives said: "Owners of the cars will be notified of the defect via mail in the weeks to come". Ford Canada officials said: "Letters of notification were recently mailed to owners" and "All owners of Accords in the affected areas are being notified. . . Owners are being notified by mail to take their vehicles to the nearest Ford dealer." Those newspaper articles are wrong. They are right as far as the cars in the Canadian system that met the Canadian standard, but they are wrong as far as the cars that came in from the U.S.

Mr. Chairman, if you owned a Honda Accord, for example, which you do, you would read this article—

[*Traduction*]

les Américains changent les règles, nous devrons avoir de nouveaux règlements ou de nouvelles lois pour contrebalancer ces règles si nous ne sommes pas d'accord avec leurs changements. Si ces changements de règles donnent lieu à un plus grand écart, et que nous voulions réagir, nous devrons élaborer nos propres lois pour contrebalancer les leurs.

Encore une fois, cela entraîne deux poids, deux mesures. Les véhicules canadiens doivent se conformer à une norme précise, tandis que les véhicules américains peuvent se conformer soit aux normes pour les automobiles, dans ce cas-ci, ou aux normes pour les véhicules importés. Ils ont le choix. Les Canadiens n'ont pas ce choix.

Par conséquent, en principe, ce n'est pas logique. À mon avis, il ne faut pas permettre à l'industrie américaine de vendre au Canada un produit que l'industrie canadienne ne peut pas vendre aux États-Unis. Les Américains ne nous permettraient pas de leur vendre un produit, comme par exemple, le bois d'oeuvre, s'il n'était pas conforme à leurs normes. Ils n'ont que cette norme à respecter. L'industrie canadienne est assujettie à une norme plus élevée.

En ce qui concerne les consommateurs, le problème le plus important concerne les avis de rappel. Le rappel pour des raisons de sécurité est l'une des dispositions les plus importantes de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Au Canada, cette loi stipule que lorsqu'un véhicule est rappelé, le fabricant doit en informer les concessionnaires, les propriétaires et Transport Canada.

Ce n'est pas vrai. Cette disposition ne s'applique qu'aux voitures fabriquées selon les normes canadiennes, mais pas à celles qui sont fabriquées selon les normes américaines.

Autant que je sache, les camions et les voitures provenant des États-Unis se divisent en deux catégories. La première comprend les véhicules importés par les entreprises, l'importateur ayant la responsabilité de maintenir le contact. En dépit de cette responsabilité, le système ne fonctionne pas. Si un particulier importe une voiture—le dernier témoin a dit que la plupart des voitures sont importées par des particuliers—il n'est pas protégé par les dispositions relatives au rappel. Personne n'est obligé de rappeler ces voitures.

À la page 2 de ma brochure en couleurs, il y a deux articles; l'un porte sur les voitures de marque Accord et l'autre sur les voitures GM et Ford; des milliers de ces voitures ont été rappelées. Dans ces articles, j'ai souligné les propos des représentants de GM, à savoir: «Au cours des prochaines semaines, nous écrirons aux propriétaires de ces voitures pour les informer de la défectuosité.» Les dirigeants de Ford Canada ont déclaré: «Récemment, nous avons envoyé des avis aux propriétaires.» L'auteur de l'article ajoute qu'on est en train de prévenir tous les propriétaires de véhicules Accord dans les régions touchées, et qu'on écrit aux propriétaires pour leur demander d'amener leur véhicule chez le concessionnaire Ford le plus proche. Les auteurs de ces articles se trompent. Les mesures dont il est question ne s'appliquent qu'aux voitures conformes aux normes canadiennes, mais pas à celles qui proviennent des États-Unis.

Monsieur le président, si vous étiez propriétaire d'une Honda Accord, par exemple, ce qui est le cas, vous liriez cet article. . .

[*Text*]

The Chairman: No, I don't.

Mr. Casey: Prelude?

The Chairman: Would you care to chat about this some other time?

Mr. Casey: Mr. Chairman, if you owned a Honda and you read this article, the article says all owners—

The Chairman: You were being more specific, Mr. Casey. You said a Honda Accord.

Mr. Casey: I will say Honda. Let's say you owned a Honda and you read this article that says all owners of Accords in the affected years will be notified. You would assume you would be notified, from this. You would also assume you would be notified from this little booklet written by the Department of Transport that, again, says the manufacturers will notify you. That's wrong. The newspaper articles are wrong, because we have a double standard. This only applies to the cars in the Canadian system.

Mr. Keyes: That is provided he bought the car himself and didn't buy it through a dealership.

Mr. Casey: Good point. If he bought it in Canada, he is right. If he bought it through the U.S., or if I bought it in the U.S. and sold it to him, he is out of the system, so he has lost the best recall system in the world. Not only might he be driving a defective car, but he loses the opportunity to have the factory pay for the repair and have it fixed properly. This is one area where the consumer loses, I believe.

Another area is just a confusion in mileages, warranties and life expectancy of a car. If you bought a car with a 100,000 number on the odometer, it may be 100,000 miles or it might be 100,000 kilometres, and there is a lot of difference. If it is 100,000 and it is from the U.S., it is 100,000 miles. If it is 100,000 and it is in the Canadian system, it is only 60,000 miles. There is a big difference, but it is going to be confusing unless we have one standard.

From the consumer point of view, it is also going to be expensive for him, because he loses the opportunity to have his car fixed for free if there is a defect determined in the car later on, plus he loses the advantage of being in the best safety recall system in the whole wide world, plus he is confused.

• 1735

My third complaint, after principle and the consumer, is unfair competition. Right now the Canadian industry is required to meet higher standards than the U.S. industry. The Canadian industry is only about 9% as large as the U.S. industry. We have unique standards that we must meet in Canada. I checked on a Ford Tempo the other day, and there are 27 bilingual stickers on it. That is not by law; that's industry standard. The industry has done that to accommodate the Canadian market.

We are different from the United States. We have different regulations about headlights on. We have different regulations about seatbelt tethers. We have a lot of different areas that are metric. Our tire pressure notices on the stickers on the car are

[*Translation*]

Le président: Non, pas du tout.

M. Casey: Une Prélude?

Le président: Voulez-vous qu'on en parle à un autre moment?

M. Casey: Monsieur le président, si vous étiez propriétaire d'une Honda et si vous lisiez cet article, qui dit que tous les propriétaires. . .

Le président: Monsieur Casey, vous étiez plus précis. Vous parliez de la Honda Accord.

M. Casey: Je parlerai donc de la Honda. Disons que vous êtes propriétaire d'une Honda et que vous lisez cet article qui dit que tous les propriétaires des modèles Accord fabriqués pendant les années en question seront avisés. En lisant ces articles et en lisant cette petite brochure publiée par le ministère des Transports et dans laquelle on dit, une fois de plus, que le fabricant doit vous prévenir, vous tiendrez pour acquis que l'on vous en avisera. Et vous aurez tort. Les articles sont trompeurs, car il y a deux poids deux mesures. Cela ne s'applique qu'aux voitures construites au Canada.

M. Keyes: Pourvu que le consommateur ait acheté la voiture en personne et non par le biais d'un concessionnaire.

M. Casey: C'est exact. S'il l'a achetée au Canada, il est protégé. Mais s'il l'a achetée aux États-Unis, ou s'il l'a acquise de quelqu'un qui l'a achetée aux États-Unis, il n'est pas protégé; par conséquent, il n'est plus couvert par le meilleur système de rappel au monde. Non seulement il conduit peut-être une voiture défectueuse, mais il perd la possibilité de faire payer ses réparations par le fabricant. À mon avis, c'est un domaine où le consommateur est perdant.

Il y a aussi de la confusion en ce qui concerne le kilométrage, les garanties et la durée de vie des voitures. Si vous achetez une voiture dont l'odomètre affiche le chiffre 100 000, cela pourrait être 100 000 milles ou 100 000 kilomètres, ce qui est très différent. Si une voiture en provenance des États-Unis affiche 100 000, il s'agit de 100 000 milles. Si une voiture canadienne affiche 100 000 kilomètres, cela représente seulement 60 000 milles. Il y a donc une grande différence, mais la confusion va demeurer à moins que l'on adopte une seule norme.

Quant au consommateur, cela va lui coûter cher, car il perd la possibilité de faire réparer sa voiture gratuitement, si par la suite on découvre qu'elle a un défaut; en outre, il perd l'avantage d'être couvert par le meilleur système de rappel de sécurité dans le monde entier, et il ne sait pas à quoi s'attendre.

À part les questions de principe et le point de vue du consommateur, ma troisième préoccupation concerne la concurrence déloyale. Actuellement, l'industrie canadienne est tenue de respecter des normes plus élevées que son homologue américaine. L'industrie canadienne ne représente qu'environ 9 p. 100 de l'industrie américaine. Au Canada, nous avons des normes particulières que nous devons respecter. L'autre jour, j'ai vérifié une Ford Tempo et j'ai trouvé 27 autocollants bilingues. Cela n'est pas requis par la loi; c'est une norme de l'industrie, qui l'a adoptée pour satisfaire le marché canadien.

Notre situation est différente de celle qui prévaut aux États-Unis. Nous avons des règlements différents en ce qui concerne l'allumage des phares et les attaches de ceintures de sécurité. Dans bien des domaines, nous utilisons le système métrique. Il

[*Texte*]

in metric, as are some of our measurements and pollution tune-up details. We are different. Our country is different from the United States and we have different standards. To allow American cars to come in at different standards creates confusion for the consumer, but it also adds an extra burden to the Canadian industry.

I want to give you a little example of something that happened to me in the fall, just last fall. I wanted to buy a car the Ford Motor Company had for sale. It was a Mustang convertible, and they were anxious to sell it, since it was fall. It had a few miles on it and I wanted to buy it. We came to a conclusion and agreed to buy it. When I went to take delivery of it, they couldn't deliver it to me because it had an imperial speedometer, which is, again, the American standard. They could not sell it to me. It is against the law for them to sell that car to me because it does not meet the Canadian standard. Part of the Canadian safety standards says that it must have metric odometers. To sell me that car, they had to spend $600 to bring the speedometer up to Canadian standards. Already I was $600 less competitive than any car dealer in the United States who could have sold any of you that same car under the American standard.

I don't know if I have confused you there or not, but let me go back to my chart.

That Mustang I wanted to buy happened to meet this criteria over here. They built it by accident with an imperial speedometer and shipped it to Canada by accident. It met this standard. Any car dealer could have sold any one of you that car. I can't because I have to meet this standard, and that's my beef. From a car dealer point of view and an industry point of view, it costs more to build a car to Canadian standards than U.S. standards. That car could not be sold to me, although any American used car dealer could sell it to any one of you. I don't think that's right.

I have here a little headline that I believe some of you chaps on that side were showing in the House one day: "800 Car Dealers May Fold, Analyst Said". That's how competitive the car business is. I believe the least we can do is give the Canadian industry a level playing field and give them one set of standards to go by and not say that they have to meet a tougher standard than the American competition.

My simple conclusion is that we should have one standard. I don't have a beef with the American standards. They are almost the same as Canadian, but not quite. I would be willing to accept the American standard, I would be willing to accept the Canadian standard, but the principle is that you can't say Canadians in Canada must meet a Canadian standard and Americans can have their choice.

That is my conclusion: there must be only one standard. A passenger car, no matter where it came from, must meet the passenger car standard and can't be lumped into this other imported used vehicle standard. A truck must meet the truck

[*Traduction*]

en est ainsi des indications relatives à la pression des pneus, de certaines de nos mesures et des détails concernant la mise au point du dispositif anti-pollution. Nous sommes différents. Le Canada n'est pas les États-Unis, et nous avons des normes différentes. En autorisant l'importation de voitures américaines construites selon des normes différentes, nous embrouillons le consommateur et nous imposons un fardeau supplémentaire à l'industrie canadienne.

Je vais vous raconter une expérience que j'ai vécue l'automne dernier, c'est-à-dire très récemment. Je voulais acheter une voiture de la société Ford. C'était une Mustang décapotable qu'on voulait vendre assez rapidement, car c'était l'automne. Elle avait parcouru quelques milles et je voulais l'acheter. La transaction a été conclue. Quand je suis allé prendre livraison de ma voiture, on m'a dit que je ne le pouvais pas parce qu'elle avait un compteur de vitesse impérial, ce qui est, une fois de plus, la norme américaine. On ne pouvait pas me la vendre. Il serait illégal de me vendre une telle voiture parce qu'elle n'est pas conforme à la norme canadienne. D'après les normes canadiennes en matière de sécurité, les voitures doivent avoir des compteurs de vitesse métriques. Pour me vendre la voiture en question, il fallait dépenser 600 dollars pour y installer un compteur conforme aux normes canadiennes. Pour moi, le prix de cette voiture était déjà de 600 dollars de plus que celui d'une voiture identique que tout concessionnaire américain aurait pu vendre.

Je ne sais pas si vous me suivez, mais permettez-moi de revenir à mon tableau.

La Mustang que je voulais acheter était conforme au critère américain. Par mégarde, on y avait installé un compteur impérial et on l'a expédiée au Canada. Elle était conforme à cette norme-là. N'importe quel concessionnaire aurait pu vous vendre cette voiture. Je ne le peux pas, parce que je suis tenu de respecter la norme, et c'est ça mon problème. Du point de vue du concessionnaire et de l'industrie, la fabrication d'une voiture revient plus cher avec les normes canadiennes qu'avec les normes américaines. On ne pouvait pas me vendre cette voiture, même si vous pouviez l'acheter chez n'importe quel concessionnaire américain. À mon avis, ce n'est pas logique.

J'ai ici le titre d'un article que certains d'entre vous ont montré à la Chambre un jour: «Selon un analyste, 800 concessionnaires pourraient fermer». Cela montre à quel point le secteur de l'automobile est compétitif. À mon avis, le moins que nous puissions faire c'est de mettre l'industrie canadienne sur un pied d'égalité, lui donner un ensemble de normes à respecter et cesser de lui imposer des normes plus sévères que celles qui régissent ses concurrents américains.

Ma conclusion est simple: nous devrions avoir une norme. Je n'ai rien contre les normes américaines. Elles sont presque semblables aux nôtres, mais pas tout à fait. Je suis disposé à accepter la norme américaine ou la norme canadienne, mais en principe, nous ne pouvons pas, d'une part, demander aux Canadiens de respecter la norme canadienne et, d'autre part, laisser les Américains choisir.

Ma conclusion est la suivante: il faut une seule norme. Une automobile, quelle qu'en soit la provenance, doit respecter la norme en vigueur et cesser d'être assujettie à celles qui s'appliquent aux véhicules d'occasion importés. Un camion doit

[*Text*]

standard, no matter where it is from. A motorcycle must meet the motorcycle standard, no matter where it is from. That is my position. I will be moving an amendment to this bill to establish one set of standards for all cars, one set of standards for all trucks, etc.

Questions?

The Chairman: Thank you, Mr. Casey.

Mr. Casey: Not you.

Mr. Keyes: I thank the very busy, underpaid member of Parliament for taking the time out to come before this committee.

On the standards sheet, the pink one, there is one X underneath the imported used vehicles, the last column that was added after 1988, as compared to the passenger car column with the many, many X's on it. It says ''imported used vehicle standards''. How many of these equipment lists fall in the imported used vehicle standards line?

• 1740

Mr. Casey: First of all, that's one page of four. I didn't give you the four just because of the volume, but it is one page of four. I have the four pages here, if you like. The only standard that our imported used vehicles meet is that standard 902.

Now, in all fairness—I don't want to mislead you—standard 902 is defined as the American safety standards with upgrades such as headlights on and seatbelt tethering regulations and other things.

Mr. Keyes: Rollover protection, fuel systems.

Mr. Casey: They meet all those standards, but that 902 standard is entirely at the whim of the American government. If they change their standards, those cars are automatically allowed in Canada.

For argument's sake, if they passed a law in the U.S. saying you didn't need side door strengths and bumpers, and you didn't need rollover protection and joint strength, you didn't need control location and shift sequence, you didn't need all those things in the United States, those cars would be legal in Canada until we reacted and changed the regulations or the legislation to bring those cars into standard.

Mr. Keyes: Haven't you and we received assurances that this is the standard, and imported used vehicle standards—which is 902—as you called them, are the standard? The U.S. can toy with it all it wants. It can say we are going to reduce the bumpers or reduce the protection for rollover and all the rest of it, but they can't come in because 902 says they can't. Doesn't it?

Mr. Casey: No, 902 says the car must meet U.S. standards plus some upgrades. So if the U.S. changed their standards, as long as it still meets the U.S. standard, whatever it is, it is allowed in.

Mr. Keyes: It's importable.

Mr. Casey: Yes. I doubt there is going to be any divergence from the standards they have now, but that's just for the sake of argument. This is an American standard. Everything else is a Canadian standard. This is based on American standards.

[*Translation*]

respecter la norme en vigueur, d'où qu'il vienne. Il en va de même pour les motocyclettes. Telle est ma position. Je vais proposer un amendement à ce projet de loi pour établir un ensemble de normes pour toutes les voitures, un ensemble de normes pour tous les camions, etc.

Des questions?

Le président: Merci, monsieur Casey.

M. Casey: Je ne m'adresse pas à vous.

M. Keyes: Je remercie le député, qui est très occupé et mal rémunéré, d'avoir pris le temps de comparaître devant le comité.

Sur la feuille relative aux normes, c'est-à-dire la rose, il y a une croix sous les véhicules d'occasion importés, dans la dernière colonne qui a été ajoutée après 1988, comparativement à la colonne relative aux voitures particulières, qui comporte beaucoup de croix. Il est écrit: «Normes relatives aux véhicules d'occasion importés». Combien de ces équipements sont assujettis aux normes relatives aux véhicules d'occasion importés?

M. Casey: Tout d'abord, il s'agit d'une page sur quatre. Je ne vous ai pas donné les quatre parce que c'était volumineux, mais je les ai ici, si vous voulez. La norme 902 est la seule que les véhicules d'occasion importés doivent respecter.

Honnêtement—je ne veux pas vous induire en erreur—la norme 902 correspond aux normes américaines en matière de sécurité, avec des améliorations tels que les règlements relatifs à l'auto allumage des phares, aux attaches des ceintures de sécurité, etc.

M. Keyes: La résistance au basculement, les systèmes d'alimentation en carburant.

M. Casey: Ils répondent à toutes ces normes, mais le gouvernement américain applique la norme 902 comme il veut. Si les États-Unis changent leurs normes, ces véhicules seront automatiquement admis au Canada.

En principe, si les États-Unis adoptaient une loi stipulant qu'il n'est pas nécessaire de normaliser la résistance des portes latérales, les pare-chocs, la résistance au basculement, la résistance des joints, l'emplacement des commandes et la séquence des vitesses, les voitures américaines seraient légales au Canada jusqu'à ce que nous réagissions et modifions la réglementation ou la loi pour leur imposer nos normes.

M. Keyes: Ne nous a-t-on pas assuré que la norme 902, qui régit les véhicules d'occasion importés, est en vigueur? Les États-Unis peuvent la manipuler à loisir. Ils peuvent décider de réduire les pare-chocs, la résistance au basculement, etc., mais ces voitures ne peuvent pas être importées parce qu'elles ne répondent pas à la norme 902. N'est-ce pas?

M. Casey: Non, la 902 prévoit qu'une voiture doit répondre aux normes américaines avec quelques améliorations. Par conséquent, si les États-Unis modifient leurs normes, tant que les véhicules sont conformes à la norme américaine, quelle qu'elle soit, ils sont admis.

M. Keyes: Ils sont importables.

M. Casey: En effet. Je doute qu'il y ait des divergences par rapport aux normes qu'ils ont actuellement, mais ce n'est qu'une conjecture. Il s'agit d'une norme américaine. Toutes les autres normes sont canadiennes. Tout est fondé sur les normes américaines.

[*Texte*]

Mr. Keyes: I guess my only other question would be, how would you suggest we fix it? You're saying, in an overall way, that the way we do it is to have one standard, but if we were to implement one standard, how do we ensure that the vehicles being imported. . .? Then we go through that whole process we've been trying to discuss: when you hit the border you get the certificate; the car comes in, we lose track of it, maybe it gets chopped into parts.

Mr. Casey: There are several—

Mr. Keyes: Are you saying don't let the car in? Are we going back to 1988? Don't let that car in unless it meets standards?

Mr. Casey: No, the Americans say our cars must meet their standards and they make us meet them. The last witness indicated that. If a car goes to the U.S. it must meet their standards.

Mr. Keyes: Right.

Mr. Casey: There is no exception.

Mr. Keyes: It is stopped at the border if it doesn't.

Mr. Casey: It is stopped at the border. It is put in bond.

Now, there are several proposals. One proposal, a good one, was made by the Association of International Automobile Manufacturers of Canada.

Mr. Keyes: Which one do you favour? This one?

Mr. Casey: The one I am the most familiar with is the one from Association of International Automobile Manufacturers of Canada. It seemed like a really good proposal to me.

Basically, that said the manufacturer—and the manufacturers agreed to this, which I thought was quite a generous offer. They said that any car that is brought up to Canadian standards of their brand—like a Ford car that is brought up to their standards—they would put in their information bank and accept the responsibility for outstanding warranty and recalls. I thought that was a pretty good offer. All the manufacturers did that.

Mr. Angus: Mr. Casey, back in December 1988, did you vote in favour of the free trade legislation?

Mr. Casey: I did.

Mr. Angus: Are you regretting it?

Mr. Casey: Not a bit.

Mr. Angus: When you voted for it, did you realize what it was going to do to the automobile industry in terms of opening the door for used cars?

Mr. Casey: No, I would say that the car industry was kind of asleep and that we thought we were protected under the Auto Pact. I wasn't in politics at the time this was debated and brought up to speed. I would say that was the impression in the car industry. In the retail end, which I am most familiar with, we were under the assumption that the free trade agreement didn't affect us a lot because it was under the Auto Pact, but used cars were not. So we got a surprise.

[*Traduction*]

M. Keyes: Ma dernière question est la suivante: à votre avis, comment pouvons-nous remédier à la situation? Vous dites, d'une manière générale, qu'il faut avoir une norme; si tel est le cas, comment pouvons-nous veiller à ce que les véhicules importés. . .? Et cela nous amène au processus dont nous essayons de débattre: quand on arrive à la frontière, on obtient le certificat; la voiture entre au pays, nous perdons sa trace, et on la réduit peut-être en pièces détachées.

M. Casey: Il existe plusieurs. . .

M. Keyes: Voulez-vous dire qu'on ne devrait pas admettre la voiture? Qu'il faut revenir au régime de 1988 selon lequel on n'admettait que les voitures répondant aux normes?

M. Casey: Non, les Américains exigent que nos voitures soient conformes à leurs normes, et ils y veillent. Le dernier témoin l'a dit. Pour qu'une voiture soit exportée vers les États-Unis, il faut qu'elle réponde à leurs normes.

M. Keyes: D'accord.

M. Casey: Il n'y a pas d'exception.

M. Keyes: Elle est arrêtée à la frontière si elle n'est pas conforme.

M. Casey: Elle est arrêtée à la frontière et elle est mise sous douane.

On a fait plusieurs propositions dont une, faite par l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, me semble valable.

M. Keyes: Laquelle préférez-vous? Celle-ci?

M. Casey: Celle que je connais le mieux est celle de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada. À mon avis, c'est une très bonne proposition.

Au fond, je pense—et les fabricants sont d'accord là-dessus—qu'il s'agissait d'une offre très généreuse. Les fabricants ont déclaré que toute voiture portant leur marque qui est améliorée en fonction des normes canadiennes sera inscrite dans leur base de données et qu'ils accepteront d'assumer la garantie en cours et les rappels. J'ai pensé qu'il s'agissait d'une offre très intéressante. Tous les fabricants l'ont faite.

M. Angus: Monsieur Casey, en décembre 1988, avez-vous voté en faveur de la Loi sur le libre-échange?

M. Casey: Oui.

M. Angus: Le regrettez-vous?

M. Casey: Pas du tout.

M. Angus: Quand vous avez voté en faveur de cette loi, étiez-vous conscient des répercussions qu'elle allait avoir sur l'industrie automobile en ouvrant nos frontières aux véhicules usagés?

M. Casey: Non, je dirais que l'industrie automobile était quelque peu assoupie et que nous nous croyions protégés par le Pacte de l'Automobile. Je n'étais pas politicien à l'époque où l'on a débattu cette question. Je dirais que telle était l'impression dans l'industrie automobile. Chez les détaillants, que je connais le mieux, nous croyions que l'Accord de libre-échange n'allait pas beaucoup nous toucher, parce que nous étions régis par le Pacte de l'Automobile, mais cela n'était pas le cas pour les voitures usagées. Nous avons donc été surpris.

[*Text*]

Mr. Angus: A lot of people got a lot of surprises.

Let me leave that aspect of it. In terms of the question of recall, I am not sure if you were here throughout all of Mr. Marks presentation; in fact, I don't think you were.

Mr. Casey: No, I wasn't.

• 1745

Mr. Angus: One of the things he suggested to us was the creation of a national automobile import administrators organization to handle the processing. He suggested that this organization, which he said could be Transport Canada, could handle the whole question of notices of defect. They could work out an arrangement with the American manufacturers to notify that agency of any recalls, and in turn, having gone through another registration process in Canada, they would be able to formally advise any person who owns an imported vehicle of a recall.

Would that process or a variation of it satisfy your concerns? Frankly, your concerns are quite legitimate as far as I'm concerned.

Mr. Casey: Sure, that would do it. I think it should be as simple as possible. I'm not looking to create a bureaucracy or a whole bunch of extra business for anybody, but I see that there are consumers and there is the industry. Many aspects of Canadian society are affected by this. It's a big deal and it should be addressed.

If the cars are certified to Canadian standards, the manufacturers will honour all the warranties and outstanding defects and everything. It is a generous offer because they didn't build that into the cost of the car. This is an extra burden they're accepting, but they've accepted it.

Mr. Angus: Was that conditional on the upgrades being done at their dealerships?

Mr. Casey: No, their proposal was that the work be done by any service operation that was approved by them to do it. For instance, in my area there are two service stations that are licensed to do repair work on behalf of the Ford Motor Company. They aren't Ford dealerships but they are authorized, they are deemed to have the equipment and the expertise to do the warranty work. The same thing could be set up for this process.

Mr. Angus: Mr. Keyes touched on this a bit, so this may be a bit of duplication, but I just want to be clear. When you're talking about the two separate standards, are you saying that before a vehicle crosses the border it must be modified to meet Canadian standards, or that it must be modified before it is allowed on the road and/or registered in Canada?

Mr. Casey: After it comes to Canada, it should be modified.

Mr. Angus: So modification would occur in Canada.

Mr. Casey: Yes, in Canada.

Mr. Angus: As you were coming in, Mr. Marks was talking about a process whereby either through bonding at the border or through a temporary transition permit which allows the importer, whether an individual or a company, to transport that vehicle from the border crossing to the service centre where the work would be done... It would not be allowed off that lot until the work been done and the verification from that licensed supplier of a service was sent to the MTO in Ontario, for

[*Translation*]

M. Angus: Beaucoup de gens ont eu bien des surprises.

Passons à autre chose. En ce qui concerne le rappel, je ne sais pas si vous étiez ici pendant tout le témoignage de M. Marks; en fait, je pense que non.

M. Casey: Non, je n'étais pas là.

M. Angus: Il nous a proposé notamment d'établir un organisme national de gestion des importations d'automobiles qui s'occuperait des procédures. Selon lui, cet organisme, qui pourrait être le ministère fédéral des Transports, s'occuperait de toutes les questions relatives aux avis de rappel. Il pourrait conclure une entente avec les fabricants américains pour qu'ils le saisissent en cas de rappel et ensuite, après avoir suivi une autre procédure d'inscription au Canada, il serait en mesure d'informer officiellement tous les propriétaires de véhicules importés visés par un rappel.

Cette procédure, ou une de ses variantes, répondrait-elle à vos préoccupation qui me semblent franchement assez fondées.

M. Casey: Ce serait certainement une bonne solution. Il faut que les choses soient aussi simples que possible. Il ne s'agit pas de créer une bureaucratie ni d'alourdir, la tâche de qui que ce soit, mais il y a les consommateurs, d'une part, et l'industrie, d'autre part. Cette situation a des répercussions dans de nombreux secteurs de la société canadienne. C'est un gros problème et il faut le régler.

Si les voitures sont homologuées selon les normes canadiennes, les fabricants assumeront toutes les garanties, les vices cachées, etc. Il s'agit d'une offre généreuse, car ces éléments n'étaient pas compris dans le prix de la voiture. C'est un fardeau supplémentaire que les fabricants acceptent, mais ils l'ont accepté.

M. Angus: Ont-ils accepté à condition que les améliorations soient effectuées par leurs concessionnaires?

M. Casey: Non; ils ont proposé que le travail soit fait dans n'importe quel garage homologué à cet effet. Par exemple, dans ma région, il y a deux stations-service autorisées à faire des réparations pour le compte de la Société Ford. Ce ne sont pas des concessionnaires, mais on les a autorisés à le faire, et on estime qu'ils ont le matériel et les compétences nécessaires pour honorer la garantie. Nous pourrions adopter une démarche semblable.

M. Angus: Monsieur Keyes a déjà abordé ma prochaine question; par conséquent, ce sera peut-être une répétition, mais je veux comprendre. Quand vous parlez de deux normes distinctes, voulez-vous dire qu'avant qu'un véhicule ne traverse la frontière, il doit être modifié conformément aux normes canadiennes, ou qu'il doit être modifié avant de pouvoir circuler et d'être immatriculé au Canada?

M. Casey: Il doit être modifié après son arrivée au Canada.

M. Angus: La modification se ferait donc au Canada.

M. Casey: En effet.

M. Angus: Quand vous êtes arrivé, M. Marks parlait d'une procédure qui prévoit la mise sous douane à la frontière ou l'octroi d'un permis temporaire qui permettrait à l'importateur, que ce soit un particulier ou une société, de transporter le véhicule en question de la frontière jusqu'au centre de services où le travail serait effectué... Le véhicule ne quitterait pas ce centre avant que le travail n'ait été fait et que la vérification du fournisseur de services autorisé n'ait été envoyée au ministère

[*Texte*]

example, as well as back to the agency or the border crossing to obtain the final receipts and what have you. Would that meet your concerns?

Mr. Casey: Completely. It doesn't have to be complicated, just as long as the work is done. If there's some way to get from the border to the upgrading facility, that's all that's required. Basically, you just don't allow the car to be licensed until there's a certificate saying it meets Canadian standards. That's all you would have to do, but the provinces would have to be on side in the sense that you couldn't license a car until it met Canadian standards.

In the meantime you could get a temporary permit. I don't know about the other provinces but Nova Scotia and New Brunswick have temporary permits. Right now you can drive a car from point A to point B on one day, and it costs just $5. The same thing could be done at the border.

Mr. Angus: Okay. The final area I want to touch on is the question of the import of wrecked vehicles. You may have heard me refer to this before.

• 1750

Should we develop a border-crossing variation of the safety mark, a requirement that any wrecked vehicles that have had structural damage must go through a different kind of process before they can be allowed on the road in Canada? The Quebec example is a picture of that vehicle on a full-body frame so that you know it's been repaired by a licensed person who has an understanding of the need of the structural integrity, etc. Should we be looking at some kind of leadership role for the federal government in perhaps developing an international standard that could be used by the provinces to ensure that any vehicle repaired in their jurisdiction follows suit?

Mr. Casey: If we're considering safety here, we should, because it's a critical area and it's getting more critical all the time. The strength of a car now is in the design. It's not in the weight and the size of the frame and the metal body parts; it's entirely design. Once you change that design, it loses its strength and integrity, and I would say it's far more important now than it ever was. So I would say, yes, it's a big deal.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Casey, where would you amend the act?

Mr. Casey: I haven't decided yet. There are a few places you could insert it, but I haven't come to that conclusion. I think it could go into clauses 5, 6, or 7, but I'm sorry, I can't tell you for sure where.

Mr. Atkinson: Okay, but what you've brought before us is a part of the regulations.

Mr. Casey: Well, it could be done by regulation.

Mr. Atkinson: No, no. What you've brought in front of us, "the pink sheet", as you referred to it, is part of the regulations.

Mr. Casey: Safety recall.

Mr. Atkinson: It's part of the regulations. Would you grant me that?

[*Traduction*]

de Transports de l'Ontario, par exemple, ainsi qu'à l'organisme ou aux douanes, afin d'obtenir les reçus définitifs et autres documents semblables. Cela répondrait-il à vos préoccupations?

M. Casey: Tout à fait. Du moment que le travail est fait, il n'y a pas de problème. Tout ce qu'il faut, c'est trouver le moyen d'aller de la frontière au centre de services. L'essentiel est de ne pas permettre qu'on immatricule la voiture tant qu'on n'a pas délivré un certificat attestant qu'elle répond aux normes canadiennes. C'est tout ce qu'il faut faire; mais les provinces doivent participer en veillant à ce qu'une voiture ne soit pas immatriculée tant qu'elle ne répond pas à nos normes.

Entre-temps, l'on pourrait obtenir un permis temporaire. J'ignore ce qu'il en est des autres provinces, mais la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en délivrent. Actuellement, les permis temporaires vous autorisent à conduire une voiture du point A au point B en une journée, et cela ne vous coûte que 5$. L'on pourrait faire la même chose à la frontière.

M. Angus: D'accord. Pour terminer, parlons de l'importation des véhicules accidentés. Peut-être m'avez-vous déjà entendu parler de cela.

Devrions-nous instaurer une autre vérification à la frontière, une exigence supplémentaire visant les véhicules accidentés ayant subi des dommages au châssis? Au Québec, il doit y avoir une photo du véhicule sur un marbre attestant que le véhicule a été réparé par un spécialiste des châssis. Faudrait-il attendre du gouvernement fédéral qu'il joue un rôle de premier plan dans l'élaboration d'une norme internationale à laquelle puissent adhérer toutes les provinces?

M. Casey: Oui, si nous voulons améliorer la sécurité, parce que c'est une question qui prend de plus en plus d'importance. La résistance d'une auto tient à sa construction. Ce n'est pas une question de poids, de taille ou de pièces. Si la construction subit la moindre modification, elle perd de la rigidité et de la résistance. Donc, c'est un aspect qui devient des plus critiques.

M. Atkinson (St. Catharines): À quel endroit modifieriez-vous la loi, monsieur Casey?

M. Casey: Je n'ai pas encore décidé. J'ai un certain nombre de choix. Je pourrais insérer ma modification à l'article 5, 6 ou 7, mais je ne suis pas encore fixé.

M. Atkinson: Mais, ce que vous nous avez soumis fait partie des règlements.

M. Casey: Cela pourrait effectivement se faire par le biais de règlements.

M. Atkinson: Non. Vous nous avez présenté «la feuille rose», comme vous l'avez appelée, laquelle entre dans le cadre des règlements.

M. Casey: Le rappel de sécurité.

M. Atkinson: Cela fait partie des règlements, vous en convenez?

[*Text*]

Mr. Casey: I will.

Mr. Atkinson: Thank you. Why do you have a problem with the act? Everything you have put before us is based on the regulations.

Mr. Casey: Yes.

Mr. Atkinson: Your problem is with the regulations, not with the act.

Mr. Casey: If you read the summary, I believe—

Mr. Atkinson: No. I read the summary. No, and you know how much time we have.

Mr. Casey: Yes. I'm just saying. . .

Mr. Atkinson: Oh, it's a half-hour. Good.

Mr. Casey: I've included on the back page a copy of the summary of the bill that the Library of Parliament had done. This bill would facilitate applying identical regulations to manufacturers and importers. If it said this bill "will apply" identical regulations to manufacturers and importers, I would be happy with it, but it doesn't, and this is in our fifth year now and it could have been done four years ago. It could have been done three years ago, two years ago, or this year.

I'm just saying I would like to see it in the bill; I think it's a good principle and it should be there. It shouldn't be a regulation; it should be a principle. There can't be a double standard. If you have a double standard, maybe we're going to have a triple standard when cars come in from Mexico. So I think the principle should be stated in the bill—one standard for each category of motor vehicle.

Mr. Atkinson: Well, it doesn't fit with the. . . I think you're going to have to come up and show us what it is that you really want, because it doesn't fit within the ambit of the bill. You've brought the regulations before us, you're talking about regulations, and I can understand you having a go at the regulations, but in terms of the bill itself, I don't know where you're going to put it within the framework.

Mr. Casey: There are several places it could fit nicely.

Mr. Atkinson: But you would have to come up with wording that would fit within the ambit of the act. Wouldn't you grant me that?

Mr. Casey: I'm not making the motion to amend it today, but I'm going to. I'm not ready to do that. I intend to make a motion to amend it, but my principle is do away with that column, that's all, and once. . .

Mr. Atkinson: But doing away with that column is part of the regulations.

Mr. Casey: Absolutely.

Mr. Atkinson: You deal with it through the regulations.

Mr. Casey: We've been doing it now for four years and we've haven't gotten there. How long do you propose we should take?

Mr. Keyes: Give us an example, Bill. Where would you put it? You must have thought about it a little bit.

Mr. Casey: I have, yes, and there were a couple of places, and I've asked for advice and direction on the best place to insert it. I don't even think I have the act here. Do you have a copy of the bill?

[*Translation*]

M. Casey: Oui.

M. Atkinson: Merci. Pourquoi voudriez-vous toucher à la loi? Tout ce que vous nous avez dit concerne les règlements.

M. Casey: Oui.

M. Atkinson: Vous voudriez modifier les règlements, non pas la loi.

M. Casey: Si vous lisez le résumé. . .

M. Atkinson: Non. J'ai lu le résumé. Non. Vous savez de combien de temps nous disposons.

M. Casey: Je comprends. Je dis simplement. . .

M. Atkinson: Oh, une demi-heure. Ça va.

M. Casey: À la dernière page, j'ai inclus le résumé du projet de loi préparé par la Bibliothèque du Parlement. Ce projet de loi est censé uniformiser les règlements pour les fabricants et les importateurs. Si l'on disait que le projet de loi «uniformisera» les règlements s'appliquant aux fabricants et aux importateurs, cela me satisferait parfaitement, mais il ne le fait pas. Cela fait cinq ans que la question est en suspens et nous aurions pu nous occuper de ce problème il y a quatre ans. Ou encore il y a trois ans, deux ans ou un an.

Je voudrais que ce principe, qui est valable, se trouve dans le projet de loi lui-même, non pas seulement dans les règlements. Il ne doit pas y avoir deux poids deux mesures. Il y en aura peut-être trois lorsque des automobiles seront importées du Mexique. Le principe devrait être établi directement dans le projet de loi—il devrait y avoir une seule norme pour chaque catégorie de véhicules.

M. Atkinson: Il ne s'insère pas. . . Je pense que vous allez devoir nous dire exactement où, parce qu'il ne semble pas s'insérer dans le cadre du projet de loi. Vous nous avez apporté une partie des règlements, vous avez parlé des règlements. Je comprends le sens de votre intervention en ce qui concerne les règlements. Pour ce qui est du projet de loi, cependant, je ne vois pas où le principe en question pourrait être établi.

M. Casey: Il pourrait s'insérer à plusieurs endroits.

M. Atkinson: Il vous faudrait trouver le libellé qui convienne. Vous êtes bien d'accord?

M. Casey: Je ne présente pas de motion d'amendement aujourd'hui, mais je le ferai. Je ne suis pas encore prêt. Mon amendement éliminerait cette colonne, un point c'est tout, après quoi. . .

M. Atkinson: C'est quelque chose qui concerne les règlements.

M. Casey: Parfaitement.

M. Atkinson: Il vous faut modifier les règlements.

M. Casey: Nous avons essayé pendant quatre ans sans y parvenir. Combien de temps devrions-nous attendre encore?

M. Keyes: Donnez-nous une idée de l'endroit où vous voudriez insérer ce principe, Bill. Vous avez dû y réfléchir un peu.

M. Casey: Il peut s'insérer à un ou deux endroits. J'ai demandé des avis à ce sujet. Avez-vous un exemplaire du projet de loi?

[*Texte*]

Mr. Atkinson: Are you going to bring this amendment in front of the committee?

• 1755

Mr. Casey: Yes, I am. I thought it might be put in subparagraph 5(1)(g)(i). The correction would be that there would be just one set of safety standards, not two. That would probably be an addition. I would put it in there but it could go elsewhere. There are a number of places it could go. It's not complicated.

The Chairman: Mr. Casey has indicated that he intends to bring forward a motion. When he does I'm sure he will tell us where he thinks it should be inserted, so we can deal with it at the appropriate time. I would invite Mr. Atkinson to continue with his questioning.

Mr. Atkinson: I have no further questions. As I indicated, Mr. Chairman, how Mr. Casey wants to put it into the bill, I think, will give us a better idea of how to deal with it, because he's put the regulations in front of us. With respect, this is not the proper forum to deal with the regulations.

Mr. Casey: I've went through the forum to deal with regulations, and I didn't have a lot of success. I believe I'm right. I believe I'm right on behalf of consumers and on behalf of the Canadian industry, and I'm right in principle. I'm going to carry on wherever I can go with it.

Mr. Atkinson: Please do, but—

Mr. Casey: You can argue about whether it's—

Mr. Atkinson: An argument won't do us any good.

Mr. Casey: —legislation or regulation and go around and around, but you can't change regulations, can you? You can't change regulations. It's okay for you to say it should be done through regulation, but you can't do it through regulation. I've tried, haven't I? So I'm here to try to get it into the bill.

To answer your question, I've gone that route and I haven't been successful. I believe I'm right and I'm going to continue until I've exhausted all avenues.

Mr. Atkinson: Certainly.

Mr. Casey: And you're not even denying that I'm right. You're not questioning whether I'm right or not, so you probably agree with me.

Mr. Atkinson: I am disagreeing.

Mr. Casey: No, you're just trying to find a way around it.

The Chairman: Okay, we are not going to become argumentative.

Mr. Richardson, do you have anything to add?

Mr. Richardson: Considering the lateness of the hour, I do have a couple of points. One is with regard to the American category you tacked onto the end of your chart. Can you refresh my memory with regard to the differences between American imported used vehicle standards and the Canadian standards?

[*Traduction*]

M. Atkinson: Présenterez-vous votre amendement au comité?

M. Casey: Oui. Je pense qu'il pourrait être inclus au sous-alinéa 5(1)(g)i). Il n'y aurait plus qu'une série de normes de sécurité, au lieu de deux. L'amendement pourrait s'insérer à cet endroit, entre autres. Il n'est pas si compliqué.

Le président: M. Casey a donné avis de son intention de présenter une motion. Lorsqu'il le fera, il nous indiquera quel article elle concerne de façon à ce que nous puissions en discuter au moment approprié. Pour l'instant, je demanderais à M. Atkinson de poursuivre son interrogatoire.

M. Atkinson: Je n'ai pas d'autres questions. Comme je l'ai souligné, monsieur le président, il faudra que nous voyons où exactement M. Casey a l'intention d'insérer son amendement dans le projet de loi, parce que jusqu'à présent il ne nous a parlé que des règlements. Et ce comité n'a pas le mandat d'examiner les règlements.

M. Casey: J'ai essayé de faire modifier les règlements en passant par la filière appropriée, mais je n'ai pas eu de succès. Je crois être dans mon droit. Je crois défendre les intérêts des consommateurs comme de l'industrie. Je vais continuer d'essayer de défendre le principe sur toutes les tribunes que je trouverai.

M. Atkinson: Je vous invite à le faire, mais. . .

M. Casey: Vous pouvez vous demander. . .

M. Atkinson: Nous n'avons rien à gagner à nous lancer dans une discussion.

M. Casey: . . .si l'amendement s'insère dans la loi ou dans les règlements et tourner en rond. Il reste que vous ne pouvez pas modifier les règlements. Vous pouvez bien dire qu'il faudrait passer par les règlements, mais vous savez que vous n'arriverez à rien de cette façon. J'ai essayé moi-même. C'est pourquoi j'essaie d'intervenir maintenant au niveau du projet de loi.

Donc, pour répondre à votre question, je suis passé par la filière normale, mais sans succès. Je crois avoir raison et j'ai l'intention d'utiliser tous les moyens à ma disposition.

M. Atkinson: Je comprends.

M. Casey: Vous ne niez pas que j'ai raison. Vous ne mettez pas en doute le principe que j'avance. Vous êtes sûrement d'accord avec moi.

M. Atkinson: Non.

M. Casey: Dans ce cas, vous essayez simplement d'éviter la question.

Le président: Nous n'allons pas nous engager dans une discussion.

Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Richardson?

M. Richardson: Comme il se fait tard, je vais simplement revenir à un ou deux points. Vous avez ajouté la catégorie américaine au bas de votre tableau. Pouvez-vous me rappeler quelles sont les différences entre les normes américaines et les normes canadiennes touchant les véhicules usagés importés?

[*Text*]

Mr. Casey: Probably the biggest differences are the following. In Canada it is required that headlights be on but this is not required in the U.S., and child seat belt tethers are required in Canada but not in the U.S. I'm just not sure what else is required but there are different bumper standards in Canada than in the U.S. Some cars in the U.S. do not meet our bumper standards but some do. There are several areas.

Standard 902 addresses most of them but it's not identical, and it's subject to changes in the American legislation. So I would just like to get the principle on paper that we're only going to have one set of standards.

The Chairman: Thank you, Mr. Casey. I'm sure we'll be seeing and hearing from you sooner rather than later with reference to your proposed amendment.

Mr. Casey: I don't know. I'll just keep on plugging. Is that it for me?

Mr. Keyes: That's it.

Mr. Casey: Thank you very much for this opportunity to present my case. We'll be back.

• 1800

The Chairman: A vote is going to be held in the House in 30 minutes. I suggest we start with our next witness, Mr. Bill Kurtze from the Propane Gas Association.

I invite you to proceed.

Mr. Bill Kurtze (Managing Director, Propane Gas Association of Canada Inc.): Mr. Chairman, as you correctly pointed out, I represent the Propane Gas Association of Canada. I'm their managing director, and we appreciate the opportunity to appear before you this evening.

Our purpose is not to criticize the bill but rather to put the committee on notice, to attempt to remind them of the existence of alternate fuels here in Canada, and to put before them a case for an alternate fuels policy in Canada, which clearly will be impacted by the new act and any subsequent regulations that may be put in place as a result of it.

Recognizing the limited timeframe, I shall divide our submission into two aspects. The first is a breakdown of a model for Canada that we're using to talk to governments right across Canada, be they federal or provincial. The purpose of the model is to try to articulate a direction for alternate fuels in Canada.

When one looks at Bill S-8 and its impacts, and when one considers alternate fuels I think there are exceptions one might see that are important to recognize. If I may, I will walk you briefly through the economic model, point out certain of the recommendations and certain of the clauses whereby Bill S-8 would have an impact.

First of all, in looking at the model, we've attempted to use an environmental rationale to begin the process, but clearly the conclusions reached provide us with both an economic and a jobs impact. A basic premise of the model is that each sector in the Canadian economy should contribute to the solution to an emissions problem in approximately the same proportion that it contributes to the problem itself. In other words, for the transportation sector, as it contributes 31.7% of the greenhouse

[*Translation*]

M. Casey: Les différences les plus marquées sont probablement les suivantes. Les phares doivent être allumés au Canada, mais non pas aux États-Unis; il doit y avoir des attaches de ceinture de sécurité pour enfants au Canada, mais pas aux États-Unis. De même, les normes touchant les pare-chocs ne sont pas les mêmes au Canada qu'aux États-Unis. Il y a des autos américaines dont les pare-chocs ne respectent pas nos normes. Il y a plusieurs différences de ce genre.

L'article 902 règle un certain nombre de problèmes, mais il ne les règle pas tous, et la loi américaine peut être modifiée en tout temps. Je voudrais donc que le principe d'une seule série de normes soit établi de façon officielle.

Le président: Merci, monsieur Casey. Je suis sûr que nous aurons de vos nouvelles très bientôt au sujet de votre l'amendement que vous proposez.

M. Casey: Je vais certainement continuer de plaider ma cause. Y a-t-il quelque chose d'autre?

M. Keyes: Non.

M. Casey: Merci beaucoup de m'avoir donné cette occasion de présenter mes arguments. À bientôt.

Le président: Il y aura un vote à la Chambre dans 30 minutes. Je propose que nous entendions toujours notre témoin suivant, M. Bill Kurtze, de l'Association canadienne du gaz propane.

Nous vous écoutons.

M. Bill Kurtze (directeur général, Association canadienne du gaz propane Inc.): Monsieur le président, comme vous l'avez indiqué, je représente l'Association canadienne du gaz propane, dont je suis le directeur général. Nous vous remercions de nous permettre de comparaître devant le comité ce soir.

Nous n'avons pas pour but de critiquer le projet de loi, mais plutôt d'attirer l'attention du comité sur le fait qu'il existe des carburants de remplacement en usage au Canada, et de lui présenter les avantages d'une politique dans ce domaine, laquelle sera manifestement touchée par la nouvelle loi et tout règlement ultérieur pouvant en découler.

Étant donné le peu de temps dont nous disposons, je vais diviser notre mémoire en deux parties. Je commencerai par une ventilation d'un modèle pour le Canada, modèle que nous utilisons lors de nos négociations avec les divers gouvernements fédéral et provinciaux. Ce modèle a pour objet de fixer une orientation dans le domaine des combustibles de remplacement au Canada.

Si l'on considère le projet de loi S-8 et ses répercussions et si l'on pense aux combustibles de remplacement, il existe des exceptions qu'il importe de signaler. Si vous le permettez, je vais vous présenter brièvement le modèle économique en question et souligner certaines recommandations et dispositions du projet de loi S-8 dignes de mention.

Tout d'abord, au début, nous avons essayé de fonder le modèle sur des critères environnementaux mais, force est de constater que nous somme arrivés à des conclusions qui font état de répercussions dans les domaines de l'économie et de l'emploi. L'une des hypothèses fondamentales du modèle est que chaque secteur de l'économie canadienne devrait participer à la solution du problème des émissions proportionnellement à la part du problème dont il est responsable. En d'autres termes,

[*Texte*]

gas emissions, one should look at attempting to have that sector contribute a similar proportion of the solution.

• 1805

A second basic premise of the model is the direction the Canadian government has chosen to limit greenhouse gases. It has attempted through the 1987 and 1990 Montreal Protocols to limit greenhouse gases in the year 2000 to those that were emitted in the year 1990. By doing that we would see a 7.5% reduction in projected greenhouse gas emissions. This, in turn, would necessitate an approximate 2.25% to 2.5% reduction in greenhouse gas emissions by the transportation sector if it's to contribute to the solution in the same proportion it contributes to the problem.

Our method for attempting to accomplish this is to have a Canadian policy that would look at conversion, particularly of cars and light-duty vehicles, to alternate fuels, be they propane, natural gas, or the so-called alcohol fuels. We then proceed, Mr. Chairman, members, to lay out a methodology by which these vehicles can be converted. Secondly, we lay out a timeframe over which these vehicles can be converted. Thirdly, we lay out a policy direction that is necessary for the various segments to ensure that this occurs.

More to the point relative to this particular piece of legislation, Mr. Chairman, we see the original equipment manufacturers being a very integral and important part of any Canadian drive to achieve some level of emissions reduction and at the same time to create a strong overall economic climate for alternate fuels.

Specifically as it relates to this bill, Mr. Chairman, we've made certain recommendations on various strategies for after-market converted vehicles, for vehicles produced by original equipment manufacturers, and strategies for a refueling infrastructure.

When one looks at strategies for after-market converted vehicles and for original equipment manufactured vehicles, we're in a position where we believe Bill S-8 and any regulations to follow therefrom will have an impact, not only as it relates to the emission standards which may subsequently be set, but also as it relates to particular safety.

First of all, as it relates to the after-market converted vehicles, you're in a position where vehicles today are chosen and various pieces of equipment are taken off and put on, including tankage, various pieces of fuel-injection equipment, and various other pieces of equipment in order to ensure that the vehicles function properly and achieve certain emission levels. Right now those are governed by a standard of competence, in effect that of the mechanic to convert those vehicles, rather than a particular performance standard which, as we understand it, is the standard that currently governs original equipment manufactured vehicles.

[*Traduction*]

pour le secteur des transports, qui compte pour 31,7 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre, il faut essayer de trouver un système grâce auquel ce secteur participerait dans la même proportion à la solution du problème.

Le deuxième principe de base sur lequel repose le modèle est l'orientation qu'a choisi le gouvernement canadien pour restreindre les émissions de gaz à effet de serre. Aux termes des protocoles de Montréal de 1987 et 1990, il a proposé de limiter ces émissions, en l'an 2000, à ce qu'elles étaient en 1990. Ce faisant, on réduirait donc de 7,5 p. 100 les émissions prévues de gaz à effet de serre. Dès lors le secteur des transports sesait tenu de réduire d'environ 2,25 à 2,5 p. 100 ses émissions de gaz à effet de serre s'il veut participer à la solution du problème de façon proportionnelle à sa contribution.

La méthode que nous proposons pour atteindre cet objectif consiste à adopter une politique canadienne prévoyant la conversion, surtout des automobiles et des véhicules légers, à des carburants de remplacement, qu'il s'agisse du propane, du gaz naturel ou des fameux alcools carburants. Par la suite, monsieur le président et membres du comité, nous établissons une méthode permettant la conversion de ces véhicules. En second lieu, nous avons prévu un calendrier pour la conversion de ces véhicules. Troisièmement, nous présentons une orientation politique nécessaire à la mise en oeuvre de cette méthode par les divers secteurs.

Pour en revenir plus précisément au projet de loi à l'étude, monsieur le président, nous constatons que les constructeurs de matériel sont un élément déterminant de toute initiative canadienne destinée à réduire les émissions et à créer un climat économique global propice à l'adoption des carburants de remplacement.

S'agissant du projet de loi qui nous intéresse, monsieur le président, nous avons formulé certaines recommandations touchant diverses stratégies relatives aux marchés secondaires des véhicules convertis, des véhicules fabriqués par les constructeurs OEM, ainsi que des stratégies relatives à l'infrastructure nécessaire au ravitaillement.

Lorsqu'on considère les stratégies relatives aux marchés secondaires des véhicules convertis et des véhicules fabriqués par les constructeurs OEM, nous constatons que le projet de loi S-8 et tous les règlements qui en découleront auront une incidence, non seulement sur les normes d'émissions qui seront établies par la suite, mais aussi sur les questions de sécurité.

Tout d'abord, pour le marché secondaire des véhicules convertis, à l'heure actuelle, on choisit certains véhicules auxquels on ajoute ou on retire diverses pièces d'équipement, et notamment de nouveaux réservoirs, diverses pièces de matériel à injection et toutes sortes d'autres pièces visant à garantir le bon fonctionnement du véhicule et à respecter les niveaux d'émissions prescrits. À l'heure actuelle, tout cela est régi par une norme de compétence, en l'occurrence celle du mécanicien qui effectue la conversion des véhicules plutôt que par une norme de rendement précise qui, d'après nos renseignements, est celle qui s'applique actuellement aux véhicules fabriqués par les constructeurs OEM.

[*Text*]

Second, as it relates to OEM-produced vehicles, we're in a situation today, when those vehicles are converted to gaseous fuels or to alternate fuels, that generally they are not judged in terms of their systems by a performance standard but are judged by provincial jurisdictions as to the competence and the certification of an individual to convert those vehicles.

What we would hope, Mr. Chairman, is that this committee in completing crafting of this legislation, and obviously in subsequent regulations, will give due consideration to recognizing alternate fuels, alternate fueled vehicles, the methods of conversion of those vehicles, and who manufactures those vehicles, specifically the original equipment manufacturers.

• 1810

The second part of our brief specifically relates to propane. The attempt in this particular section of the brief is to answer a number of questions about propane generally as an alternate fuel.

We had the opportunity to read some of the debate and some of the discussion that took place on this bill in the Senate. We felt it necessary—again, Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to be here today to present our views—to present views to ensure that you as legislators were in fact aware of the existence of propane and certain aspects of propane.

Clearly it is not our position to put forward the case for other fuels. There are persons more highly competent than I am to do that particular job.

If I may, Mr. Chairman, I would just like to point out a couple of aspects. First, we currently have an agreement with Chrysler of Canada to produce an OEM vehicle to drive on propane. We see considerable interest from certain other vehicle manufacturers not only in propane but also in other fuels, in natural gas and the alcohols. We believe the future—and obviously this piece of legislation is to control the future—should recognize alternate fuels and the role and place alternate fuels may occupy.

We also wish to make some comments on safety. There have been certain reactions by certain individuals and groups relative to the overall safety of gaseous fuels, and of propane in particular. We would encourage the committee to be cognizant of the various aspects of propane and its various safety factors, so that any legislation in recognizing alternate fuels clearly recognizes the significance of those fuels.

We would also encourage the committee to recognize the infrastructure that exists, particularly for propane. One of the items raised in discussion in the Senate hearings was the lack of an alternate fuels infrastructure in Canada. Clearly we are in a position from a propane standpoint that the infrastructure does exist. There are some 5,000 outlets across Canada. If one puts that into perspective with the liquid fuels, one can see that propane is a fuel that has more outlets than does any one gasoline distribution company. Quite clearly there is a well-established infrastructure. The infrastructure of the other two fuels is progressing, but at this point in time propane has the largest infrastructure.

[*Translation*]

En second lieu, en ce qui concerne les véhicules fabriqués par les constructeurs d'origine, à l'heure actuelle, lorsque ces véhicules sont convertis à des carburants gazeux ou de remplacement, on n'évalue généralement pas la qualité de leur système d'après une norme de rendement; en fait, ce sont les autorités provinciales qui les évaluent en fonction de la compétence et des qualifications d'une personne à effectuer la conversion du véhicule.

Monsieur le président, lorsque votre comité proposera l'ébauche finale de ce projet de loi et lorsque les règlements qui en découlent seront adoptés, nous espérons que l'on tiendra compte des carburants de remplacement, des véhicules qui les utilisent, des méthodes de conversion des véhicules et des fabricants de ces derniers, surtout dans le cas des constructeurs OEM.

La deuxième partie de notre mémoire traite précisément du propane. Nous nous efforcons ici de répondre à certaines questions qu'on se pose au sujet de l'utilisation du propane en tant que carburant de remplacement.

Nous avons eu l'occasion de lire la transcription des discussions qui ont eu lieu au Sénat sur ce projet de loi. Nous avons jugé utile—encore une fois, monsieur le président, merci de nous avoir invités à vous présenter nos opinions aujourd'hui—de donner notre avis pour nous assurer que vous, les législateurs, connaissez l'existence du propane et de certaines de ces utilisations.

Nous ne sommes pas ici pour défendre la cause d'autres carburants. Certains sont plus compétents que moi pour le faire.

Si vous le permettez, monsieur le président, je voudrais signaler une ou deux choses. Tout d'abord, nous avons conclu un accord avec la société Chrysler du Canada pour fabriquer un véhicule OEM propulsé au propane. Nous avons constaté un grand intérêt chez certains autres fabricants d'automobiles, non seulement pour le propane mais également pour d'autres carburants, comme le gaz naturel et les alcools. Nous estimons qu'à l'avenir—et le projet de loi à l'étude concerne justement l'avenir—il y aura lieu de tenir compte des carburants de remplacement et de la place qu'ils peuvent occuper.

Nous avons également quelques remarques à faire sur la sécurité. Certaines personnes et certains groupes ont réagi de diverses façons à la question de la sécurité des carburants gazeux et du propane en particulier. Nous invitons les membres du comité à s'informer au sujet du propane et de ses divers facteurs de sécurité, de façon que tout projet de loi concernant l'utilisation de carburants de remplacement reconnaisse l'importance de ce dernier.

Nous signalons également au comité qu'il existe bel et bien une infrastructure de ravitaillement, surtout pour le propane. L'un des points soulevés lors des audiences du comité sénatorial était justement l'absence d'infrastructure pour les carburants de remplacement au Canada. Pour ce qui est du propane en tout cas, cette infrastructure existe. Ou compte environ 5 000 points de vente au Canada. Si l'on compare la situation à celle des carburants liquides, on constate que le carburant propane est vendu dans plus de points de vente que n'en possède n'importe quelle société de distribution d'essence. De toute évidence, il existe donc une infrastructure bien établie. Pour ce qui est des deux autres carburants, cette infrastructure est en cours d'établissement, mais pour l'instant, tout est déjà en place pour la vente du propane.

[*Texte*]

In conclusion, Mr. Chairman, as I said at the outset it is not our purpose to criticize or even to make recommendations about changes in the particular bill. Rather, our purpose is to put before you the existence of these fuels and to encourage you to be cognizant of their existence and of their future role in Canada, so that any legislation or any regulation that will be coming from individuals such as yourselves will not adversely affect the penetration by those fuels and those vehicles into the Canadian marketplace.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Kurtze. I must now declare a recess while the members go into the chamber to vote. We will return at the conclusion of the vote.

• 1814

• 1842

Mr. Kurtze, thank you for your patience. Hopefully you're understanding of our parliamentary system or democracy. We'll move on. You have concluded your presentation. I'll ask Mr. Keyes if he has any comment or question.

Mr. Keyes: I just want to thank the witness for his presentation. The brief was thorough. I get the point. I have no questions.

Mr. Angus: I want to thank Mr. Kurtze for appearing before us and giving us the benefit of his expertise.

In terms of Bill S-8 and its relationship with alternate fuels, under the bill there is a provision for emission credits. Is that going to assist the alternate fuel people, whether it's propane or natural gas or the alcohol fuels, in getting a niche in the existing industry, or expanding the niche, so they would use the alternate fuels as one of the methods of obtaining the necessary emission standards?

Mr. Kurtze: Not necessarily. It would be dependent upon how that was ultimately structured. First of all, you would have, presumably, a basket of emissions. It's not the traditional hydrocarbons, carbon monoxide, and oxides of nitrogen, but would include volatile organic compounds and a number of carcinogens. There would be a broad basket of emissions that one would look at.

Secondly, one would then establish a system of credits if they meet certain standards. Clearly the bill doesn't go in this direction, but under regulations, unless some particular benefit was given to a particular energy source vis-à-vis another energy source, only at that point in time would you see the alternate fuels, depending on how it was structured, gain a leg up.

Quite candidly, we don't see credits as being cost-effective as a solution. If you're looking to use this device to regulate the presence or absence of a vehicle in a marketplace, then that's one thing. If you're looking at it as an incentive for an

[*Traduction*]

En conclusion, monsieur le président, je répète ce que j'ai dit au début: nous ne sommes pas ici pour critiquer le projet de loi ou même y recommander certaines modifications. En fait, nous tenons à vous signaler l'existence de ces carburants de remplacement et à vous inciter à mieux vous informer à leur sujet et sur le rôle qu'ils jouent à l'avenir dans notre pays, afin que toute mesure législative ou tout règlement qui sera proposé par des personnes comme vous ne nuisent pas à la mise en marché de ces carburants et des véhicules qui les utilisent.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Kurtze. Nous devons maintenant faire une pause pour permettre aux membres du comité d'aller voter à la Chambre. Nous reviendrons dès la fin du vote.

Monsieur Kurtze, merci de votre patience. J'espère que vous comprenez comment fonctionne notre régime ou démocratie parlementaire. Nous allons poursuivre. Vous avez terminé votre exposé et je vais demander à M. Keyes s'il a des remarques ou des questions.

M. Keyes: Je tiens simplement à remercier le témoin de son exposé, qui était très complet. J'ai bien compris votre argument et je n'ai aucune question à poser.

M. Angus: Je tiens à remercier M. Kurtze de comparaître devant le comité et de nous faire profiter de sa compétence.

En ce qui concerne le rapport entre le projet de loi S-8 et les carburants de remplacement, il existe, dans le projet de loi, une disposition concernant un système réglementaire de points relatifs aux émissions. Est-ce que cela va aider les fournisseurs de carburant de remplacement, qu'il s'agisse de propane, de gaz naturel ou d'alcool carburant, à trouver un créneau dans l'industrie actuelle ou à exploiter ce créneau, ce qui leur permettra d'utiliser les carburants de remplacement en vue de respecter les normes en matière d'émissions?

M. Kurtze: Pas nécessairement. Tout dépendra de la façon dont le système sera organisé. Tout d'abord, on peut supposer que toutes les émissions seront mises en commun. Il n'y aura pas que les émissions traditionnelles d'hydrocarbures, de gaz carbonique et d'anhydrides sulfureux, mais on retrouvera aussi les composés organiques volatiles et certains carcinogènes. Il faudra donc tenir compte d'une gamme étendue d'émissions.

En second lieu, il faudra établir un système de points pour ceux qui respectent certaines normes. À l'évidence, ce n'est pas prévu dans le projet de loi, mais aux termes des règlements, à moins d'accorder un avantage particulier à une source énergétique donnée par rapport à une autre, c'est uniquement dans ce cas-là que les carburants de remplacement, selon l'organisation du système, prendront de l'avance sur les autres.

Je vous dirai franchement que le système de points n'est pas vraiment rentable. Si vous comptez l'utiliser pour réglementer la mise en marché d'un véhicule donné, c'est une chose. Mais si vous voulez l'utiliser pour inciter une personne à acheter ce

[*Text*]

individual to purchase that vehicle, then that's something quite different. We don't perceive credits to be as cost-effective a methodology to encourage vehicles to move into a particular marketplace as some other methodologies, one of which we've recommended in the brief, which is the use of the Canadian provincial tax systems.

• 1845

Mr. Angus: I'm wondering whether the very existence of the credits would encourage the manufacturers to adopt on a short-term basis or a temporary basis, or for a particular model, conversion to an alternate fuel because of their inability to meet the restrictions without doing that.

Mr. Kurtze: Clearly, if it were an instance of pass or fail. Pick an example. If you had an emissions basket wherein you said anything under 100 received a credit, and anything over 100 did not, to the extent that all fuels could get under 100, you're then not going to be in a situation where any of the fuels has an advantage vis-à-vis the other fuel. Conversely, if one of the fuels is over 100 and the rest are under, then obviously it would be an incentive either to get that one under 100 or to be in a position where you manufactured other vehicles.

It would depend on how it was set, and secondly, whether or not the vehicle manufacturer's ability to get under that standard was fuel specific or not fuel specific.

Mr. Angus: Is importation of alternate fuel vehicles an issue?

Mr. Kurtze: I would say this is one area where Canada has some real opportunities. Rather than importation I would say the likelihood is for exportation. We're in a position with alternate fuels where the OEMs in Canada, as well as the after-market, I might add, have taken a leadership position into the United States. I know we, as the association, have had several discussions both with the Mexican propane industry and with the governments of Mexico City and Mexico as a country, and it's a situation where they're looking northward. I would suggest to you that, rather than importation, exportation may be a very real and distinct advantage that we'd gain from this exercise.

Mr. Angus: Is that using Canadian standards?

Mr. Kurtze: Using Canadian technology, which obviously would meet Canadian standards.

Mr. Angus: Are there American and/or Mexican standards for propane vehicles?

Mr. Kurtze: At this point in time in Mexico the answer to that is no. In terms of the United States, I guess California is taking a leadership role in establishing emission standards, and in order for vehicles to be able to be sold they have to meet those standards. In the United States the answer is yes.

Mr. Richardson: Mr. Kurtze, I am interested in your brief. You mention that General Motors and Ford have both factory prepared engines that are designed for subsequent after-market conversion to propane. Are those engines available in Canada today? Is there Canadian legislation that would preclude their importation?

[*Translation*]

véhicule, c'est une toute autre chose. Pour ce qui est de favoriser l'accès des véhicules à un marché donné, nous estimons que la méthode des points n'est pas aussi rentable que certaines autres, comme le recours au transfert des points fiscaux entre les provinces, que nous recommandons dans notre mémoire.

M. Angus: Je me demande si l'existence même de ce système de points incitera les fabricants à opter, à court terme ou à titre provisoire, ou encore pour un modèle donné, pour la conversion à un carburant de remplacement, faute de quoi il leur sera impossible de se conformer aux normes.

M. Kurtze: Évidemment, s'il s'agissait de réussir ou d'échouer. Prenons un exemple. Si l'on regroupe toutes les émissions et que l'on décide d'accorder des points à tout ce qui est en-dessous de 100 mais de ne pas en accorder au-dessus de ce niveau, de sorte que tous les carburants respecteraient cette limite de 100, alors on ne risque pas d'en arriver au point où l'un des carburants présente un avantage par rapport à un autre. Par contre, si l'un des carburants dépasse le seuil de 100 mais pas les autres, cela incitera manifestement les gens à obtenir celui qui est inférieur à 100 ou à être obligé de fabriquer d'autres véhicules.

Tout dépend de la façon dont le système est établi et, en second lieu, de la question de savoir si c'est le carburant uniquement ou un autre facteur qui déterminera dans quelle mesure le fabricant du véhicule peut se conformer à cette norme.

M. Angus: L'importation de véhicules utilisant des carburants de remplacement pose-t-elle un problème?

M. Kurtze: Je dirais que, dans ce domaine, de véritables débouchés s'offrent au Canada. Il s'agira davantage d'exportations que d'importations. En ce qui concerne les carburants de remplacement, au Canada et sur le marché secondaire, les constructeurs d'origine ont pris de l'avance sur les États-Unis. Notre association a participé à maintes reprises à des discussions avec les représentants de l'industrie mexicaine du propane et le gouvernement mexicain, de même qu'avec les autorités de la ville de Mexico, lesquels ont les yeux tournés vers le Nord. Je tiens à vous dire que c'est bien sur le plan des exportations, et non pas sur celui des importations, que ce processus nous procurera de très nets avantages.

M. Angus: Tout en appliquant des normes canadiennes?

M. Kurtze: Grâce à la technologie canadienne qui, de toute évidence, est conforme aux normes canadiennes.

M. Angus: Les États-Unis ou le Mexique appliquent-ils des normes relatives aux véhicules à propane?

M. Kurtze: Pas le Mexique, pas à l'heure actuelle. Pour ce qui est des États-Unis, je pense que la Californie a été le chef de file dans l'établissement de normes en matière d'émissions, et pour que les véhicules puissent être vendus, il faut qu'ils se conforment à ces normes. Pour les États-Unis donc, la réponse est oui.

M. Richardson: Monsieur Kurtze, j'ai suivi votre mémoire avec intérêt. Vous dites que General Motors et Ford font fabriquer des moteurs de série au propane, destinés au marché secondaire suite à la conversion des véhicules. Ces moteurs sont-ils actuellement disponibles au Canada? Existe-t-il chez nous des lois qui empêchent leur importation?

[*Texte*]

Mr. Kurtze: There are vehicle engines that are available. I don't think at this point in time there's a problem with propane. With other gaseous fuels there tends to be a problem where vehicles manufactured in Canada, because of certain approval problems, cannot be sold in Canada. Regarding the factory prepared engines themselves, as I understand it, no, those can in fact be sold in Canada, can be converted by the after-market, and used on Canadian roads.

I believe the van Chrysler has produced, which is a natural gas-powered van, can be sold in the United States but cannot be sold in Canada.

Mr. Richardson: That's a point I'd like you to follow for a moment. What's the situation there? We have a van that is in fact produced in Canada.

Mr. Kurtze: That is correct, sir.

Mr. Richardson: It cannot presently be sold in Canada. Why can't it be sold in Canada now?

Mr. Kurtze: I believe, sir, it relates to the methodologies for approvals and the different approval bodies. I would obviously prefer that the natural gas people speak for themselves, but I believe the tankages, while they meet U.S. standards, American Society of Mechanical Engineers standards, do not meet Canadian standards and hence cannot be sold in Canada.

• 1850

Mr. Richardson: We'll have to pursue that, because I'd like to understand what legislation does that. With regard to this bill before us, Bill S-8, are there specific concerns you have with regard to it now? Is it your intent to make members aware of the general concern you have about precluding the use of gaseous fuels, particularly propane, in the regulations?

Mr. Kurtze: I would say the latter, sir, that our concern relates more to ensuring that people are aware of the existence of alternate fuels. I would say under the vehicle emissions clause specifically it would obviously be dependent upon how that was applied as to whether or not it would be of concern, but I think that would be taken care of more in the regulations than in the legislation itself.

As I mentioned earlier, we do not see a system of credits being an appropriate system to encourage the purchase of those. It may be an appropriate system to ensure that vehicles meet certain emission levels, which is a different side of an issue.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Kurtze, for your appearance before the committee. We appreciate your interest. All that has taken place has been duly noted and will be taken under consideration.

Mr. Kurtze: I thank you on behalf of the association and my principals, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness is Mr. Brian R. Twiss, President of Graydon Motors and DBR Credit Corporation. Mr. Twiss, you have provided the committee with a copy of your brief. I would invite you to proceed with your presentation.

[*Traduction*]

M. Kurtze: Certains moteurs sont disponibles. Je ne pense pas que pour le moment, le propane pose un problème. Pour les autres carburants gazeux, il semble y avoir un problème car les véhicules fabriqués au Canada ne peuvent pas être vendus dans notre pays, faute d'avoir obtenu les approbations nécessaires. En ce qui a trait aux moteurs fabriqués en usines proprement dits, d'après mes renseignements, ils peuvent fort bien être vendus au Canada, convertis par le marché secondaire et mis en service sur les routes canadiennes.

Sauf erreur, Chrysler a fabriqué une camionnette propulsée au gaz naturel qui peut se vendre aux États-Unis, mais pas au Canada.

M. Richardson: J'aimerais approfondir cette question pendant quelques instants. Qu'en est-il exactement? Il existe une camionnette qui est bien fabriquée au Canada.

M. Kurtze: C'est exact, monsieur.

M. Richardson: Elle ne peut pas être vendue au Canada pour le moment. Pourquoi pas?

M. Kurtze: Sauf erreur, monsieur, le problème vient des méthodes d'approbation et des différents organismes en cause. Bien sûr, je préférerais que les représentants du secteur du gaz naturel présentent eux-mêmes leurs arguments, mais je crois que la capacité des réservoirs, bien qu'elle soit conforme aux normes américaines imposées par la American Society of Mechanical Engineers, n'est pas conforme aux normes canadiennes et le véhicule est donc invendable au Canada.

M. Richardson: Il faut approfondir cette question, car j'aimerais comprendre de quelle loi il s'agit. Quant au projet de loi S-8 à l'étude, vous cause-t-il des préoccupations particulières? Comptez-vous faire part aux membres du comité de votre inquiétude à l'idée d'interdire l'utilisation des carburants gazeux, et notamment du propane, dans les règlements qui en découleront?

M. Kurtze: À ce sujet, monsieur, ce qui importe à nos yeux, c'est de faire en sorte que tout le monde connaisse l'existence des carburants de remplacement. Aux termes de la disposition relative aux émissions attribuables aux véhicules, il y aura lieu de s'inquiéter selon la façon dont elle sera appliquée, mais je pense que tous ces problèmes seront davantage réglés dans les règlements que dans le projet de loi proprement dit.

Je le répète, à notre avis, le système des points n'encourage pas l'achat de ces véhicules. C'est peut-être un bon système pour s'assurer que les véhicules respectent certaines limites en matière d'émissions, ce qui est une toute autre affaire.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kurtze, de votre présence aujourd'hui. Nous vous savons gré de l'intérêt que vous portez à la question. Toute notre discussion a été consignée et nous tiendrons compte de vos arguments.

M. Kurtze: Je vous remercie au nom de l'association et des gens que je représente, monsieur le président.

Le président: Notre témoin suivant est M. Brian R. Twiss, président de Graydon Motors et de DBR Credit Corporation. Monsieur Twiss, vous avez remis au comité un exemplaire de votre mémoire. Je vous invite à présenter votre exposé.

[*Text*]

Mr. Brian R. Twiss (President, Graydon Motors—DBR Credit Corporation): Thank you for allowing me the time to talk to you. Originally I was going to read the brief, but we're running late. After sitting here for awhile and listening to the other people speak, I think I can sum it up a little easier than just reading through it.

I'm a used car dealer. I don't move a lot of units. A lot of units I'm concerned with are specialized cars, older, classic types. However, we do a decent business with late-model used cars as well. We used to be heavily involved in exporting until free trade came along and put an end to that. We had moved a couple of thousand units anyway to the United States, and we've looked at importing a few back. But as I say, I've stuck mainly to the classic type of vehicle, simply because it's been more profitable in the long run. Lately I would like to handle a few more late-model vehicles.

The vehicles we're getting into Canada don't, in fact, comply with our regulations as such, and if we have to wholesale a vehicle, the auctions really don't want a U.S. vehicle involved in their system of disposal of vehicles. I've avoided it for that reason.

Part of the reason I avoid it is also that they don't comply with our regulations as such, and certainly there's a liability there. Take, for example, a 1991 vehicle brought in from the States. Certainly it should have daytime running lights on it to comply with our regulations, but it doesn't. If I were to sell that vehicle and it is driven down the road on a somewhat foggy day, and there is a head-on collision—they assumed their daytime running lights were on, and possibly the accident could have been avoided had they been—am I going to be liable for that? Would the manufacturer? Who would be liable for that?

• 1855

With that sort of question being raised, I don't really want to import any of these, so we'll just avoid them. It's not all that profitable anyway.

But now I'm getting these cars coming in as trade-ins, so what do I do with them? Do we just unload them? Do I have to disclose to the buyers U.S. vehicles that don't comply with Canada's standards?

The numbers of the vehicles coming into Canada is certainly increasing. We heard in this room, according to the government's figures, it's about 50,000 vehicles per year, but through my sources it's about 134,000 vehicles per year. I don't know what the discrepancy is there. Even if it's only 50,000 vehicles per year, that's a lot of non-complying vehicles coming into Canada.

Certainly there seems to be a loophole in the fact that we'll accept them because they do comply with the U.S. regulations for safety, which are reasonably stringent. But we're not the United States. We're Canada, and we have our own regulations. Our cars sold here new have to comply with the regulations, so why should the vehicles we're selling used not have to comply with them?

[*Translation*]

M. Brian R. Twiss (président, Graydon Motors—DBR Credit Corporation): Merci de me permettre de prendre la parole devant le comité. Au départ, je comptais lire le mémoire, mais le temps file. Après avoir écouté les remarques des autres témoins, je pense être en mesure de résumer mon exposé au lieu de vous le lire d'un bout à l'autre.

Je suis vendeur de voitures d'occasion. Je ne revends pas énormément de voitures. Je m'occupe principalement des voitures spécialisées, ou des modèles anciens et classiques. Toutefois, nous vendons également un certain nombre de voitures usagées de modèle récent. Par le passé, nous faisions beaucoup d'exportations jusqu'à l'entrée en vigueur du libre-échange qui a mis fin à cette activité. Nous avons expédié environ 2 000 véhicules aux États-Unis, et en avons importé d'autres en retour. Mais je le répète, je m'en suis tenu principalement aux modèles classiques, tout simplement parce que, à long terme, c'est plus rentable. Dernièrement, j'ai commencé à vendre des modèles plus récents.

Les véhicules que nous recevons au Canada ne sont pas conformes à nos règlements; d'ailleurs, le circuit des marchés aux enchères ne veut pas de véhicules américains dans le système, et nous ne pouvons vendre les véhicules en gros. C'est pourquoi j'ai évité de le faire.

Si je l'ai évité, c'est aussi en partie parce que ces véhicules ne sont pas conformes à notre réglementation et qu'il y a là une certaine responsabilité à assumer. Prenons l'exemple d'une automobile de 1991 importée des États-Unis. Pour être conforme à nos règlements, cette voiture devrait être équipée de système d'allumage des phares pendant le jour, mais ce n'est pas le cas. Si je vendais cette voiture et que l'automobiliste ait un accident un jour de brouillard—celui-ci pensant que ces phares étaient allumés, ce qui aurait pu lui éviter l'accident—vais-je en être tenu responsable? Ou est-ce que ce sera le fabricant? Qui sera responsable de cet accident?

Vu ces interrogations, je ne tiens pas vraiment à les importer. Je les évite. De toute façon, cela ne rapporte pas beaucoup.

Sauf qu'aujourd'hui, ces voitures arrivent comme reprises. Qu'est-ce que j'en fais? Je me contente de les vendre? Dois-je révéler à l'acheteur que ces véhicules américains ne répondent pas aux normes canadiennes?

Il est certain que le nombre de véhicules importés au Canada augmente. D'après les chiffres du gouvernement que nous avons entendus ici, il s'agirait d'environ 50 000 véhicules par année; mes sources parlent d'environ 134 000 véhicules par année. Je ne sais pas à quoi attribuer l'écart. Même s'il ne s'agit que de 50 000 véhicules par année, cela fait beaucoup de véhicules entrant au Canada, qui ne répondent pas aux normes.

Il semble bien y avoir une échappatoire puisque nous les acceptons en raison du fait qu'ils répondent aux normes américaines de sécurité, qui sont assez rigoureuses. Mais nous ne sommes pas aux États-Unis, nous sommes au Canada, et nous avons nos propres règlements. Les voitures vendues ici doivent se conformer aux règlements. Pourquoi n'en va-t-il pas de même pour les véhicules d'occasion?

[*Texte*]

I'm not involved with anything other than the importation of vehicles as far as the bill itself goes, but I really see subclause 7.(2) as just opening up the door to anything coming in. If we go into a free trade situation with Mexico, do we have to allow those cars in as well, where they have virtually no standards?

Down the line this problem is going to become compounded more so and more so, and I'm concerned about the liability, the public safety. When something does happen, who is going to answer for it? Is it all going to come back on the government for allowing these cars here in the first place, when they really do not comply with our regulations? Is it the manufacturer who will answer for it? Who will have to cough up a lot of money down the road? That's my main concern.

I'd like to be able to sell more vehicles up here. I'd like to import vehicles, but I'd like to import them and know that they do comply with the Canadian regulations, or that they have to comply with the regulations before we can sell them. Now that I'm getting them on the secondary market I'd like to know that the trading that's coming in, even if it came from the States, now complies with the Canadian regulations. Right now it doesn't.

I've brought a few cars back myself, and it's very easy to get anything through the customs people. They look at a couple of stickers on a car. They seem to be more interested in collecting their taxes and duties. They really don't care what it is you're bringing in.

As far as the average customs representative is concerned, from my experience and the experience of a number of people I've dealt with who have brought vehicles back, just about anything, if it's sold in the States, now can come into Canada. They just tax it. That isn't right, but it's the attitude that is there.

My concern basically is that we have a lot of vehicles now in Canada that don't comply. The number is going to increase, and I feel that has to be addressed more.

The Chairman: Thank you, Mr. Twiss.

Mr. Keyes: When you mentioned that people are coming to you with their U.S. car and they're going to trade it in on another car, are they aware that they're driving a U.S. car?

Mr. Twiss: I think at the moment most people are. I don't believe it's at the stage where we've got a lot of people out there driving around in U.S. cars that—

Mr. Keyes: So the onus of responsibility really is on that person and on yourself. I mean, you charge the person who is trading in that U.S. car your costs to make the vehicle comply, or you tell the person to go and sell it in the United States where they bought it.

Mr. Twiss: That's very nice, except that won't make you a deal and that won't make money. There's no pressure on myself, as a used car dealer, to take a car that's already licensed in Canada and that entered, for all intense and purposes, legally—they had gone through all the paperwork properly and it's now licensed in Ontario—to go to the expense to make that car comply. It's here legally, except that the car doesn't comply with the regulations.

[*Traduction*]

Pour ce qui est du domaine d'application du projet de loi, je ne m'occupe pas d'autre chose que de l'importation de véhicules. Toutefois, j'estime que le paragraphe 7.(2) ouvrira la porte à l'importation d'à peu près n'importe quoi. Si nous instaurons le libre-échange avec le Mexique, faudra-t-il autoriser l'entrée de ces véhicules, même si ce pays n'a pratiquement aucune norme?

Avec le temps, le problème ira en s'aggravant et je m'inquiète à propos de la responsabilité et de la sécurité publique. S'il y a un accident, qui sera tenu responsable? Le blâme sera-t-il rejeté sur le gouvernement parce qu'il aura autorisé l'importation de ces véhicules alors que ceux-ci ne répondent pas à nos normes? Le fabricant sera-t-il tenu responsable? Qui finira par devoir payer la note? C'est cela qui m'inquiète.

J'aimerais pouvoir vendre plus de véhicules ici. J'aimerais importer des véhicules, mais j'aimerais aussi être sûr qu'ils répondent aux normes canadiennes ou qu'ils sont obligés d'y répondre avant que je puisse les vendre. Si je les mets sur le marché secondaire, j'aimerais savoir que le véhicule de reprise qui est importé, même s'il vient des États-Unis, est conforme à la réglementation canadienne. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas.

J'ai moi-même importé quelques voitures, et j'ai constaté qu'il est très facile de passer la douane. Les agents examinent un ou deux collants dans la voiture. Ce qui les intéresse davantage, c'est de percevoir les taxes et les droits de douane. La nature du véhicule les laisse indifférent.

D'après les contacts que moi-même et beaucoup d'autres ont eu avec le douanier moyen, on peut importer à peu près n'importe quel véhicule au Canada, si celui-ci est en vente aux États-Unis. Il se contente de le taxer. Ce n'est pas normal, mais c'est l'attitude que l'on rencontre.

Ce qui m'inquiète, c'est qu'il y a aujourd'hui au Canada beaucoup de véhicules qui ne répondent pas aux normes. Leur nombre va augmenter et je pense qu'il faudrait s'en occuper davantage.

Le président: Merci, monsieur Twiss.

M. Keyes: Vous avez dit que des gens viennent à vous avec leur voiture américaine et veulent vous la donner en reprise pour une autre voiture. Savent-ils qu'ils ont une voiture américaine?

M. Twiss: À l'heure actuelle, la plupart des gens le savent, je crois. Nous n'en sommes pas encore au stade où beaucoup de conducteurs roulent dans des voitures américaines. . .

M. Keyes: Eh bien, les responsables, ce sont des gens comme vous et comme cette personne. Puisque vous lui faites payer ce que cela vous coûte pour rendre le véhicule conforme aux normes canadiennes où vous lui dites d'aller revendre cette voiture aux États-Unis, où elle l'a achetée.

M. Twiss: C'est très beau, sauf que vous allez rater une affaire et cela ne vous rapportera rien. Rien ne me force moi, comme vendeur de voitures d'occasion, de reprendre une voiture déjà immatriculée au Canada et admise ici légalement, à toutes fins utiles—toutes les obligations administratives ont été remplies et le véhicule est immatriculé en Ontario—et d'engager les frais nécessaires pour assurer la conformité du véhicule. Celui-ci est au pays légalement, sauf qu'il n'est pas conforme aux règlements.

[*Text*]

I don't want the car at that point. Quite frankly, if I have to deduct to put the additions on, I'm going to lose the deal anyway. It's a car that shouldn't be here in the first place in its current state, without being modified.

• 1900

Mr. Angus: Mr. Twiss, thank you for appearing before the committee and sitting in on a fair bit of the hearings today.

Your written brief is fairly consistent with some of the other arguments we heard in terms of process, so I won't get into that other than to say it's obviously an area we're concerned about, and as we go through the legislation we must decide whether or not there can be or needs to be any changes in the actual legislation versus what will ultimately have to come out in regulation, which is more the implemention phase of legislation.

I want to talk a bit about wrecks coming across the border. Do you yourself import any so-called wrecks?

Mr. Twiss: No, not at all. I'm saying not at all, but I've brought in some older vehicles. I think a 1965 Mustang was mentioned earlier in the day, that type of thing.

Mr. Angus: That's a classic, that's not a wreck.

Mr. Twiss: Exactly. It might have been at one time or another, but the dollar value on those now, once they've been restored meticulously and to all intents and purposes remanufactured, is a different thing altogether.

But we are seeing, at the auctions and on the market, some salvage vehicles up here. They're vehicles that shouldn't be in Canada without a thorough going-over, first of all. It's not to say that they couldn't have been repaired properly, but the likelihood of them having been repaired properly is very slim. They were obviously written off for a reason, because they economically couldn't have been put back into roadworthy shape.

In all likelihood someone has done a very quick repair on a car, taken the title to another state, put a clean title on it, and then got it into Canada without any salvage markings on it, and unless you drive the car and live with the car you maybe won't know that it has been a write-off.

Mr. Angus: Are you familiar with the Province of Quebec's regulations with regard to recycling wrecks or vehicles that have been totalled, where they require a picture of that vehicle on what I think is called a full body frame, to be submitted with their application for their licence? Are you familiar with that process at all?

Mr. Twiss: Not at all. Quite frankly, I try avoid the cars from Quebec. We see them here frequently, and they're usually here because they haven't sold them there because they're a problem.

They may have a fine system down there, but my experience with Quebec cars is that I prefer to avoid them.

Mr. Angus: Maybe it's Ontario's problem, because we don't have similar legislation to make sure it is level playing field.

Mr. Twiss: It's quite possible.

Mr. Angus: What I'm getting at is that it is clearly a problem that you've articulated in terms of vehicles coming across that should not have been allowed in.

[*Translation*]

En pareil cas, je ne veux pas du véhicule. Je serai honnête: si je dois déduire le coût des modifications, je vais perdre une vente. La voiture ne devrait même pas être ici dans l'état où elle est, sans modifications.

M. Angus: Monsieur Twiss, je vous remercie d'être venu comparaître devant le comité et d'avoir assisté à une bonne partie des délibérations d'aujourd'hui.

Votre mémoire corrobore en large partie les arguments que nous avons entendus à propos du processus. Pour cette raison, je dirai seulement que c'est un point qui nous préoccupe et qu'au cours de notre examen, il nous faudra décider s'il faut apporter des modifications au projet de loi ou aux futurs règlements qui lui donneraient effet.

J'aimerais parler des épaves qui passent la frontière. Vous-même, est-ce que vous importez de ces épaves?

M. Twiss: Non, pas du tout. En fait, j'ai importé quelques véhicules plus vieux. Tout à l'heure, on a parlé d'une Mustang 1965, de voitures de ce genre.

M. Angus: C'est une voiture classique, pas une épave.

M. Twiss: Exactement. Elle l'a peut-être déjà été, mais une fois restaurées avec soin, pour ainsi dire remises à neuf, ces voitures prennent une toute autre valeur.

Mais sur le marché et dans les ventes aux enchères, nous voyons des véhicules récupérés. Ils ne devraient même pas être ici à moins d'avoir été remis en état de fond en comble. Cela ne veut pas dire qu'il est impossible de les réparer correctement, mais il est bien improbable que cela a été le cas. Il y a sûrement une raison pour laquelle ils ont été déclaré perte totale: il n'aurait pas été rentable de les remettre en état de rouler.

Fort probablement, quelqu'un a fait des réparations superficielles, fait immatriculer la voiture dans un autre État et l'a importé au Canada sans y apposer les marques indiquant qu'il s'agissait d'une récupération. À moins de conduire soi-même la voiture sur une longue période, on ne saura peut-être jamais que c'était une perte totale.

M. Angus: Savez-vous que le Québec exige que les épaves recyclées soient accompagnées d'une photographie du châssis au moment de l'immatriculation? Êtes-vous au courant?

M. Twiss: Non. Pour être honnête, j'essaie d'éviter les voitures du Québec. Nous les voyons souvent ici, et si elles n'ont pas été vendues là-bas c'est qu'il y a un problème.

Le système est peut-être excellent là-bas, mais vu ce qui m'est arrivé avec les voitures du Québec, je préfère les éviter.

M. Angus: Le problème est peut-être en Ontario si nous n'avons pas de loi semblable pour égaliser le terrain.

M. Twiss: C'est très possible.

M. Angus: Ce que j'essaie de dire, c'est que, comme vous l'avez dit, il y a effectivement un problème qui se pose à cause des véhicules importés qui ne devraient pas être admis ici.

[*Texte*]

Federally we only have a limited range of jurisdiction. In one of the areas where we do have it, for anything coming in from the United States should we put in place some kind of regime that requires a structural assessment of a vehicle that has been wrecked—assuming that we know about it—as part of the cross-border process?

Mr. Twiss: It probably wouldn't be a bad idea. Also there is a system in the United States where a private company, I believe it's called Carfax, for a $3 U.S. fee will trace the history of a car, from state to state, and in a few hours, as I understand it, will give you a computer print-out of its past history. If it was in fact a salvage unit in one state it will show up.

Mr. Angus: That's assuming the registration number hasn't been switched.

Mr. Twiss: That's right. If you get into that sort of fraud, then you're really dealing with some professionals. You'll have to get around that some way again.

Mr. Angus: Is there much of that in Canada, the switching of registration numbers?

Mr. Twiss: To my knowledge, no.

Mr. Atkinson: Mr. Twiss, you've sat through the hearings today, so I assume your concern is similar to the one that has been expressed previously about subclause 7.(2).

Mr. Twiss: Basically, yes. That's the only part of the bill I'm really concerned with, and I think it doesn't cover the problem sufficiently.

Mr. Atkinson: It's the part about signing the promise that it will be brought into conformity and so on.

Mr. Twiss: That's right. Anybody who has a deal out there on a car, who thinks they have a deal in the States or whatever, can come across the border and say sure, they'll sign that they're going to get the work done. Unless there is sombody who is going to follow that up, they may take it to a dealer and find out the car is going to cost a lot of money to fix. So they won't bother until someone comes after them. It's never going to happen, because they're not going after them. There's no policing of that whatsoever. I really believe a system has to be put in to keep track of it from the time the car enters Canada until the time the modifications are done, and a time limit should be put on that, too.

• 1905

Mr. Atkinson: We're going to ask the officials about that, as we mentioned this morning. I think this clause gives them the authority to do that, which they don't have in the current legislation. We certainly will pursue that because it's been made known to us. We appreciate your coming before us today. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Twiss, for attending the hearings this afternoon, and as has been pointed out, for being patient and being witness to the proceedings until we reached this point. Your comments have been noted and we appreciate your interest.

Mr. Twiss: Thank you.

Mr. Angus: Mr. Chairman, let me formally put forward the suggestion I gave, as notice, a little while ago. As I think all members know, the Minister of Transport, when he tabled the competition in transportation policy and legislation review of the

[*Traduction*]

À l'échelle fédérale, nos pouvoir sont limités. Dans un domaine où nous avons des pouvoirs, à savoir l'importation en provenance des États-Unis, devrait-on instaurer un régime qui rende obligatoire l'inspection du châssis d'un véhicule déclaré perte totale, dans l'hypothèse où nous le savons—au moment du passage de la frontière?

M. Twiss: Ce ne serait probablement pas une mauvaise idée. De plus, une société privée américaine, appelée Carfax, je crois, établira pour 3$ les antécédents d'un véhicule, d'un État à un autre, en quelques heures. Tous les antécédents figurent sur un imprimé d'ordinateur. S'il s'agit d'un véhicule récupéré dans un État, on le saura.

M. Angus: Dans l'hypothèse où le numéro d'immatriculation n'a pas été changé.

M. Twiss: C'est juste. Si l'on tombe sur un cas de fraude comme celui-là, c'est que l'on a affaire à des professionnels. C'est une autre difficulté à contourner.

M. Angus: Est-ce que cela se fait beaucoup au Canada, la modification des numéros d'immatriculation?

M. Twiss: Pas à ma connaissance.

M. Atkinson: Monsieur Twiss, vous avez entendu nos délibérations d'aujourd'hui. J'imagine que vos réserves sont semblables à celles qui ont déjà été exprimées à propos du paragraphe 7.(2).

M. Twiss: Oui. C'est vraiment le seul passage du projet de loi qui me préoccupe parce qu'à mon avis il ne va pas assez loin.

M. Atkinson: Il s'agit de la déclaration attestant que le véhicule sera rendu conforme aux prescriptions avant d'être immatriculé.

M. Twiss: C'est juste. Quiconque pense avoir une affaire en poches aux États-Unis ou ailleurs peut traverser la frontière et jurer sur son honneur qu'il fera exécuter les travaux. À moins que quelqu'un n'aille vérifier, l'importateur pourra amener la voiture chez un vendeur et apprendre que les réparations vont coûter une fortune. Il ne se donnera pas cette peine à moins que quelqu'un ne vienne voir. Et personne ne vient jamais voir. Il n'y a pas le moindre contrôle. C'est pourquoi je crois qu'il faut mettre en place un système de suivi à partir de l'entrée du véhicule au Canada jusqu'à ce que les modifications soient apportées dans un délai prescrit.

M. Atkinson: Comme je l'ai dit ce matin, nous allons poser la question aux fonctionnaires. Je pense que cette disposition leur en donne le pouvoir, ce qui n'est pas le cas dans la loi actuelle. Chose certaine, nous n'allons pas en rester là parce que la chose nous a déjà été signalée. Je vous remercie d'être venu aujourd'hui. Merci beaucoup.

Le président: Je vous remercie beaucoup d'avoir assisté aux délibérattions de cet après-midi et d'avoir patienté jusqu'à maintenant. Nous avons pris bonne note de vos observations et nous vous remercions de l'intérêt que vous portez à la question.

M. Twiss: Merci.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi de présenter officiellement la proposition dont je vous avais donné préavis il y a quelque temps déjà. Comme tous les députés le savent, je crois, le ministre des Transports a déféré à notre

[*Text*]

NTA review commission, referred the matter to this committee. Obviously the committee may be in a position to decide what we do with it, but in the meantime, in order to facilitate obtaining some of the documents related to it, I would like to suggest that the committee informally request of the department that those documents which can be made available to the public be forwarded to the committee for distribution to members.

I recognize that there may be some aspects that, for various reasons, the department may not wish to disclose because it has confidential or proprietary information about companies that may not be appropriate to release, under the conditions under which it got the information. I think some of the documents would assist this committee, whether or not we do a formal review of the NTA review.

There is some stuff on trucking rates. There's some stuff on rail rationalization, stuff that fits within our existing decisions in terms of what we're going to study. I'd just like to get the process started. We may find, when we meet on Thursday or the following Tuesday, that we're only going to get this much, or nothing, or all of it. If we can start the process, I'd like to encourage the committee to support me on that.

Mr. Keyes: I'll second that.

The Chairman: Mr. Angus, we'll take your comments and approach the ministry with your thoughts on this issue and get some reaction.

As chairman I'm not clear at this particular point just what the parameters of the entire report or reference to the committee might be. From that perspective, the chair would appreciate the opportunity to get a clarification on that. However, we will ensure that what you have brought up at this particular stage is brought to the attention of the minister, and ask for a reaction. Hopefully, by next Tuesday, or possibly even Thursday of this week, we'll have some clear idea of just where we're headed.

Mr. Angus: I would hope if the response is positive from the minister's office that they can then begin the process of vetting the documents and forwarding them to us as they're made available.

The Chairman: We'll deal with this as we go along.

The next meeting is on Thursday at 10 a.m. in room 269 in the West Block. The committee stands adjourned.

[*Translation*]

comité le rapport de la Commission d'examen de la loi sur les transports nationaux. Éviemment, c'est au comité de décider comment il entend procéder mais, d'ici là, pour faciliter l'obtention des documents relatifs au dossier, je propose que le comité demande officieusement au ministère de lui faire parvenir les documents qui peuvent être rendus publics.

Je comprends que, pour diverses raisons, le ministère ne veuille pas révéler certains éléments d'information confidentiels à propos de certaines entreprises, conformément aux conditions auxquelles ils lui ont été transmis. Je pense que certains documents seraient utiles au comité, qu'il décide ou non d'examiner officiellement le rapport de la commission.

Il y a des choses sur les taux de camionnage, la rationalisation des chemeins de fer, notre champ d'investigation, etc. Je voudrais mettre les choses en branle. Je crains qu'à notre prochaine séance, jeudi ou mardi prochain, nous n'en recevions qu'une toute petite partie, la totalité ou rien du tout. J'aimerais mettre les choses en branle et je souhaite l'appui des membres du comité.

M. Keyes: J'appuie la proposition.

Le président: Monsieur Angus, je transmettrai vos propos et vos idées au ministère et nous verrons comment il réagira.

Je suis le président et je ne sais pas encore exactement quel sera le mandat du comité en la matière. Moi aussi je voudrais des éclaircissements. Nous allons en toucher un mot au ministre et voir ce qu'il en pense. J'espère que d'ici à mardi prochain ou peut-être même jeudi de cette semaine nous aurons une meilleure idée de ce qui nous attend.

M. Angus: Si la réponse du bureau du ministre est favorable, j'espère qu'il pourra commencer à trier les documents et à nous les faire parvenir dès qu'ils seront disponibles.

Le président: Nous verrons au fur et à mesure.

La prochaine séance se tiendra jeudi à 10 h à la salle 269 de l'édifice de l'Ouest. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Motor Vehicle Manufacturers' Association:

Norman A. Clark, President;

Maureen Kempston–Darkes, Vice President, Corporate Affairs and General Counsel, General Motors of Canada.

From the Canadian Importers' Association:

Donald R. McArthur, President;

Roger W. Thomas, Manager, Automotive Regulatory Activities, General Motors of Canada;

Stuart R. Perkins, Director of Engineering, Chrysler Canada Ltd.

From A.D. Marks & Associates Inc.

A. Douglas Marks, President.

William Casey, M.P.

From Propane Gas Association of Canada Inc.:

Bill Kurtze, Managing Director.

From Graydon Motors - DBR Credit Corporation:

Brian R. Twiss, President.

TÉMOINS

De l'Association des manufacturiers de véhicules à moteur:

Norman A. Clark, président;

Maureen Kempston–Darkes, vice–présidente, Affaires générales et avocat général, General Motors of Canada.

De l'Association des importateurs canadiens:

Donald R. McArthur, président;

Roger W. Thomas, directeur, Activités réglementaires, General Motors of Canada;

Stuart R. Perkins, directeur, Services techniques, Chrysler Canada Ltd.

De A.D. Marks & Associates Inc.:

A. Douglas Marks, président.

William Casey, député.

De l'Association canadienne du gaz propane inc.:

Bill Kurtze, directeur général.

De Graydon Motors - DBR Credit Corporation:

Brian R. Twiss, Président.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Thursday, March 11, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 31

Le jeudi 11 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, consideration of Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, examen du projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
APR 1 6 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25455—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 11, 1993
(46)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett and John Manley.

Acting Member present: Ross Belsher for Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canadian Petroleum Products Institute: Brendan Hawley, Director, Public Affairs. *From Imperial Oil Limited:* Robert Landry, Vice President; Gilles Courtemanche, Manager, Government Affairs. *From F.W. Myers & Co., Inc.:* Kenneth M. Carmon, Branch Manager. *From the National Auto Auction Association:* Ruth Hart-Stephens, President elect.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill S-8, the Motor Vehicle Safety Act. (See *Minutes of Proceedings* of the Standing Committee on Transport, Issue 28, February 25, 1993.)

The Chairman called Clause 1.

On Clause 1.

Brendan Hawley and Robert Landry made statements and, with the other witness, answered questions.

Kenneth Carmon made a statement and answered questions.

Ruth Hart-Stephens made a statement and answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 MARS 1993
(46)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, John Manley.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Institut canadien des produits pétroliers: Brendan Hawley, directeur, Affaires publiques. *De Imperial Oil Limited:* Robert Landry, vice-président; Gilles Courtemanche, directeur, Affaires gouvernementales. *De F.W. Myers & Co. Inc:* Kenneth M. Carmon, chef de division. *De National Auto Auction Association:* Ruth Hart-Stephens, présidente élue.

En conformité de l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le Comité examine le projet de loi S-8, Loi sur la sécurité automobile (*Voir les Procès-verbaux et témoignages du 25 février 1993, fascicule nº 28*).

Le président appelle l'article 1.

Article 1.

Brendan Hawley and Robert Landry font un exposé et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

Kenneth Carmon fait un exposé et répond aux questions.

Ruth Hart-Stephens fait un exposé et répond aux questions.

À 11 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, March 11, 1993.

• 1008

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I would like to commence the hearings once more.

We're on clause 1, and we have witnesses from the Canadian Petroleum Products Institute and from Imperial Oil Limited. I would ask the witnesses to identify themselves, and certainly we look forward to your brief.

Mr. Brendan P. Hawley (Director, Public Affairs, Canadian Petroleum Products Institute): Good morning, Mr. Chairman. With me today are Mr. Bob Landry, Vice-President, and Mr. Gilles Courtemanche, Manager, Government Affairs, both from Imperial Oil. They're here today as members of the Canadian Petroleum Products Institute.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much. I might indicate to the committee that the chairman seems to have been detained. I'm sure he'll be here shortly. We look forward to your presentation.

Mr. Hawley: Thank you, Mr. Chairman. My industry colleagues and I are honoured to have the opportunity to present the views of the Canadian Petroleum Products Institute or CPPI on Bill S-8, the proposed Motor Vehicle Safety Act, to the committee.

CPPI is a voluntary national association serving petroleum, refining and marketing companies. We regularly review and offer comments on public policy initiatives pertaining to environmental health, safety, and business issues.

While supportive of the general intent of Bill S-8, CPPI is concerned about the open-ended environmental provisions of the bill and the potential consequences for our industry and society. In its present form, Bill S-8 does not set out a context or specific criteria against which subsequent regulatory initiatives could be measured and prioritized.

The existing Canadian Environmental Protection Act, CEPA, already provides such a yardstick.

• 1010

I would now ask Mr. Landry to expand on the specific recommendations CPPI wishes to bring to the committee's attention to ensure that the footings of regulation to come are congruent with existing environmental legislation.

Mr. Robert Landry (Vice-President, Imperial Oil Limited): Mr. Chairman, I also am very pleased to be here today.

Bill S-8 is presented as an act to regulate the manufacturing and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment to reduce the risk of death and injury and damage to property, and to reduce the risk of damage to the environment.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 11 mars 1993

Le vice-président (M. Atkinson): Je déclare la séance ouverte.

Nous étudions l'article 1 et nous recevons des témoins de l'Institut canadien des produits pétroliers et de la compagnie Imperial Oil Limitée. Je demande aux témoins de bien vouloir se présenter, après quoi nous entendrons votre exposé.

M. Brendan P. Hawley (directeur, Affaires publiques, Institut canadien des produits pétroliers): Bonjour monsieur le président. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Bob Landry et de M. Gilles Courtemanche respectivement vice-président et directeur des Affaires gouvernementales, de la compagnie Imperial Oil. Ils représentent l'Institut canadien des produits pétroliers.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup. Je signale aux membres du comité que selon toutes apparences, le président est retenu ailleurs. Je suis certain qu'il sera ici très bientôt. Vous avez la parole.

M. Hawley: Merci, monsieur le président. Mes collègues et moi-même sommes heureux de pouvoir présenter le point de vue de l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) sur le projet de loi S-8, intitulé Loi sur la sécurité automobile.

L'ICPP est une association nationale bénévole au service des compagnies de raffinage et de vente des produits du pétrole. Nous étudions et commentons régulièrement les mesures d'intérêt public se rapportant à l'environnement, à la santé, à la sécurité et aux affaires.

Même si, globalement, l'ICPP approuve le but poursuivi par le projet de loi S-8, il éprouve des réserves au sujet des dispositions environnementales illimitées loi et de leurs éventuelles conséquences pour notre secteur d'activité en général et pour notre société en particulier. Dans sa forme actuelle, le projet de loi S-8 n'établit pas de cadre ou de critères précis à l'aulne desquels pourraient être mesurées et priorisées les futures initiatives en matière de réglementation.

La Loi canadienne sur la protection de l'environnement, prévoit déjà une telle mesure.

Je demanderais maintenant à M. Landry de nous dire quelles sont les recommandations précises de l'ICPP en vue de s'assurer que la future réglementation soit en harmonie avec la législation environnementale actuelle.

M. Robert Landry (vice-président, Imperial Oil Limitée): Monsieur le président, c'est avec plaisir que je comparais moi aussi devant le comité.

Le projet de loi S-8 nous est présenté comme une loi qui régit la fabrication et l'importation des véhicules et des équipements automobiles en vue de limiter les risques mortels et les dommages corporels, matériels et environnementaux.

[*Texte*]

We try to assess proposed legislation that may have an effect upon our industry as follows. Is it clear in its intent and field of application? Is it cost effective and aligned with environmental priorities of the country? Is there a simpler yet just as effective option to reach stated goals? Is it compatible and and complementary with other legislation? Does it serve the public interest?

As you know, with the introduction of CEPA in 1988, the government enacted a comprehensive legislation that deals in specific terms with the second objective of the proposed Motor Vehicle Safety Act, which is to reduce the risk of damage to the environment.

At present Bill S-8, clause 2, defines a standard to mean:

> a standard that governs the design, construction, functioning or marking of vehicles or equipment for the purpose of reducing the risk of death, injury or property damage from vehicle use

This part seems reasonable and totally aligned with the objectives of the existing Motor Vehicle Safety Act in the expertise of the Department of Transport.

The definition goes on, ''or of limiting emissions from vehicles''.

Clearly this expansion of legislative powers relative to the existing act adds another dimension: air pollution abatement and air quality improvement at large. These are also objectives of CEPA, which is an act respecting the protection of the environment and of human health.

Our industry wholeheartedly supports environmental initiatives essential to the well-being of Canadians. Good legislation, however, would make it absolutely clear that the same criteria for judgment already specified in CEPA be used in the administration of the Motor Vehicle Safety Act and be applied consistently. We would submit that this matter could be clarified and Bill S-8 improved by making minor additions to the bill by linking it to CEPA.

First, the definition of ''standard'' quoted above could be restated by adding the words, ''causing significant air pollution'', between the words, ''emissions'' and ''from vehicles''.

Second, the definition of air pollution could be clarified as follows:

Air pollution is defined as in Section 3.1 of CEPA.

The detailed definition is also included in your briefs for reference.

In testing the two minor changes suggested against our evaluation criteria mentioned above, we have come to the view that our recommendations would ensure that all stakeholders have clarity of government's intent. The recommendations

[*Traduction*]

Quand nous essayons d'évaluer les projets de loi susceptibles d'avoir des répercussions sur notre secteur, nous nous posons les questions suivantes: L'intention et le domaine d'application sont-ils clairs? La mesure proposée offre-t-elle un bon rapport coût-efficacité, et est-elle conforme aux priorités environnementales de notre pays? Y aurait-il une autre solution, à la fois plus simple et tout aussi efficace, pour atteindre les objectifs énoncés? La mesure est-elle compatible avec les autres lois qu'elle vient compléter? Finalement, sert-elle l'intérêt public?

Comme vous le savez, en faisant adopter en 1988 la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le gouvernement a mis en place une législation de portée considérable, laquelle vise précisément le deuxième objectif de la Loi sur la sécurité automobile aujourd'hui envisagée, à savoir: limiter les risques de dommages environnementaux.

À l'article 2 du projet de loi S-8, on donne la définition suivante de «norme»:

> Règle ou norme s'appliquant à la conception, à la construction ou à la fabrication, au fonctionnement ou au marquage des matériels en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels ou matériels dus à l'utilisation des véhicules. . .

Cette disposition semble raisonnable et tout à fait conforme aux objectifs de l'actuelle Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, dont l'application relève du ministère des Transports.

La définition se poursuit toutefois en ces termes: «. . . et de réduire les émissions qui en proviennent».

Il est évident que cette extension de la législation par rapport à la loi actuelle ajoute une nouvelle dimension: la lutte contre la pollution atmosphérique et, de façon générale, l'amélioration de la qualité de l'air ambiant. Il s'agit d'objectifs que vise également la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, loi dont l'objet est de protéger à la fois l'environnement et la santé des personnes.

Les compagnies de notre secteur d'activité appuient sans réserve les initiatives environnementales qui sont essentielles au bien-être des Canadiens. Une loi bien rédigée devrait toutefois préciser explicitement que les critères et points de repère énoncés dans la LCPE doivent être utilisés et appliqués uniformément dans l'administration de la Loi sur la sécurité automobile. À notre avis on pourrait clarifier et améliorer le projet de loi S-8 en y apportant de légères modifications visant à établir un lien entre cette loi et la LCPE.

On pourrait, premièrement, mieux définir la «norme» déjà citée en ajoutant à la fin, après «les émissions qui en proviennent», les mots «et qui causent une pollution atmosphérique importante».

On pourrait, deuxièmement, préciser comme suit la définition de «pollution atmosphérique».

> «Pollution atmosphérique»: tel que définit au paragraphe 3.1 de la LCPE.

Je vous signale que vous trouverez le texte complet de cette définition dans le document qu'on vous a distribué.

Nous avons appliqué nos critères d'évaluation ci-dessus aux deux changements mineurs que nous proposons, et nous avons abouti à la conclusion que nos recommandations feraient en sorte que tous les intervenants sachent clairement à quoi s'en

[*Text*]

would guarantee, in the matter of reducing damage to the environment, that there's total compatibility and complementarity between acts dealing with the same objective. It would assist in seriatim evaluation in cost benefit terms of the full spectrum of options for improving air quality, and would ensure that harmonization of emission standards with other countries is driven by specific Canadian air quality objectives.

In conclusion, Mr. Chairman, CPPI is generally supportive of the motor vehicle regulatory effectiveness and improvements sought by Bill S-8.

The introduction of a new motor vehicle safety act objective to reduce the risk of damage to the environment also has merit if it serves the public interest in addressing Canadian environmental priorities in a cost effective way.

The impact of future environmental regulations on the competitiveness of all industries affected, and on Canada's economy as a whole, should be judged against the criteria established by the central law of the land governing environmental matters.

• 1015

We respectfully submit that the minor changes presented above would allow your committee to improve Bill S-8 by explicitly establishing that regulations to protect the quality of the environment in Canada all draw their basis from the appropriate statute, the Canadian Environmental Protection Act.

The Chairman: Thank you, gentlemen. My apologies for being late in the commencement of your presentation.

We have 30 minutes left in the time allotment. I would recommend that we divide the time in three equal segments, 10 minutes for each party, which will bring us into the established timeframe. Mr. Manley, I would ask that you lead off.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, gentlemen, for your presentation.

Perhaps to speed things up, can you help me understand exactly what the point is here? What is the reason for your concern? I understand the whole legislative issue that you're raising and the pre-eminence of CEPA, but what difference does it make to you and to your industry what the standards are that are imposed on the motor vehicles that are being made?

Mr. Landry: If the standards imposed on motor vehicles have no consequential investment implications for our industry, then obviously we have less interest, but should the standards imply that we would have to make mega-investments in refining changes or in refinery additions to look after fuel reformulation changes, then we believe those investments should be measured against other investments that may need to be made in Canada for air quality improvement.

[*Translation*]

tenir quant à l'intention du gouvernement. Les recommandations garantiraient en effet, pour ce qui est de limiter les dommages environnementaux, que les deux lois visant les mêmes objectifs soient entièrement compatibles et complémentaires. Cela aiderait à évaluer successivement, sur le plan des avantages coûts-bénéfices, la gamme entière des options pour l'amélioration de la qualité de l'air. Cela permettrait, par ailleurs, de s'assurer que l'harmonisation de nos normes relatives aux émissions avec celles appliquées dans d'autres pays est guidée par les objectifs canadiens en matière de qualité de l'air.

Pour conclure, monsieur le président, je dirais que l'ICPP est généralement favorable aux objectifs visés par le projet de loi S-8 pour ce qui est d'améliorer ou de resserrer la réglementation s'appliquant aux véhicules automobiles.

L'introduction dans la Loi sur la sécurité automobile d'un nouvel objectif, soit de limiter les risques de dommages environnementaux, est également méritoire et sert l'intérêt public si cela permet de s'attaquer de façon rentable et efficace aux priorités environnementales du Canada.

L'incidence de la future réglementation environnementale sur la compétitivité de tous les secteurs industriels touchés et sur l'ensemble de l'économie canadienne doit être évaluée en appliquant les critères établis par la loi fondamentale qui régit au Canada toute les questions environnementales.

Nous vous invitons respectueusement à considérer que les changements mineurs proposés ci-dessus permettraient à votre comité d'améliorer le projet de loi S-8 en établissant explicitement que les règlements visant à protéger la qualité de l'environnement au Canada sont tous fondés sur la loi pertinente en la matière, à savoir la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Le président: Merci, messieurs. Je m'excuse d'être arrivé en retard, ce qui m'a fait raté le début de votre exposé.

Il nous reste 30 minutes. Je recommande que nous le divisions en trois périodes égales de 10 minutes pour chacun des partis, ce qui nous permettra de respecter l'horaire. Monsieur Manley, vous avez la parole.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je vous remercie, messieurs, de votre exposé.

Pour entrer tout de suite dans le vif du sujet, peut-être pourriez-vous m'aider à comprendre exactement de quoi il retourne. Qu'est-ce qui vous tracasse exactement? Je comprends toute la question d'ordre législatif que vous soulevez à propos de la prééminence de la LCPE; pouvez-vous toutefois me dire en quoi les normes imposées pour la fabrication de véhicules automobiles vous intéressent-elles, vous et les entreprises de votre secteur?

M. Landry: Si les normes imposées pour la fabrication de véhicules automobiles n'ont aucune conséquence sur les investissements exigés dans notre secteur, alors évidemment notre intérêt pour la question baisse d'un cran. Toutefois, lorsque les normes exigent que nous fassions des investissements gigantesques dans nos raffineries pour mettre au point de nouveaux carburants, alors nous croyons que ces investissements devraient être comparés à d'autres investissements qu'il est peut-être impérieux de faire au Canada pour améliorer la qualité de l'air.

[*Texte*]

It's a question of making sure that whatever vehicle emission requirements come out of harmonization aims of the Department of Transport with the U.S., whatever investments are forced on us, they should be put in the context of the broader perspective of other investments that are going to be required for the same purpose under CEPA.

Mr. Manley: Do you have specific requirements in mind with respect to what has been promulgated in the U.S. to date, or are there specific concerns arising from proposed changes to the specifications in the U.S.?

Mr. Gilles Courtemanche (Manager, Government Affairs, Imperial Oil Limited): Mr. Chairman, that's the difficulty we're having at this point in time.

As your colleagues of the Sub-Committee on Regulations and Competitiveness put it in their first report, how can we predict how much the statutes are going to be used down the road? If we look at contemplated emission regulations, say, for the 1994-96 timeframe, they make a lot of sense in the context of reducing smog in Canada, and if you look at the cost effectiveness of all the initiatives that are available to Canadian society to address this important environmental issue, the fleet turnover and the 1994-96 emission reductions are the most cost-effective initiatives in that area.

This one would cost $108 a tonne, for instance, to provide about 72% reduction of NOx and VOCs, the main precursors of ground-level ozone in both the Windsor-Quebec corridor and the lower Fraser Valley. It makes sense. Our industry would need to follow suit with other initiatives, such as reduction of the vapour pressure of gasoline. The two industries would need to find an optimal solution for vapour recovery at the refuelling stage. Those are less cost effective, but still affordable. They're in the $3,000 per tonne range.

If technology, though, beyond those emission regulations, were to force further reformulation of gasoline, then you're looking at issues that would cost anywhere between $32,000 a tonne up to $210,000 a tonne to reduce NOx and VOCs in Canada. What we're saying is that we have to retain in this country the flexibility to look at all the options, devise a cost-benefit curve and decide where to clip. Those decisions can only be made if we look at issues in the context of resolving our environmental priorities in Canada.

• 1020

Mr. Manley: In other words, you're saying that it is viable for Canada to pursue policies with respect to automobile emission standards and the consequent standards for fuel being consumed by the vehicles that are different from those being established in the U.S.

Mr. Landry: All we're asking is to make sure that Canada applies the scarce resources for environmental protection in the right areas. The importation of a standard from the U.S. may be the right thing to do for Canada, but it may not be the right

[*Traduction*]

Il s'agit de s'assurer que toutes les conditions relatives aux émissions des véhicules découlant des efforts du ministère des Transports pour aligner nos normes sur celles des États-Unis, et tous les investissements que nous pouvons être amenés à faire en conséquence, que tout cela soit évalué dans un contexte plus large, en tenant compte de tous les autres investissements qu'il faudra consentir aux mêmes fins en application de la LCPE.

M. Manley: Avez-vous en tête des exigences précises qui ont été promulguées aux États-Unis, à ce jour, ou bien y a-t-il des inquiétudes spécifiques attribuables aux changements que l'on envisage apporter aux normes américaines?

M. Gilles Courtemanche (directeur, Affaires gouvernementales, Imperial Oil Limitée): Monsieur le président, c'est précisément ce qui nous préoccupe actuellement.

Vos collègues du sous-comité de la réglementation et de la compétitivité ont soulevé la question dans leur premier rapport: comment peut-on prédire dans quelle mesure les lois seront appliquées à l'avenir? Si l'on examine, par exemple, la réglementation envisagée pour la période 1994-1996 en matière d'émissions des véhicules automobiles, on constate qu'elle est parfaitement logique du point de vue de la réduction du smog au Canada; et si l'on évalue l'efficacité, en regard des coûts, de toutes les initiatives que l'on pourrait prendre au Canada pour s'attaquer à cet important problème environnemental, on constate que le remplacement des véhicules et la réduction des émissions prévue pour la période 1994-1996 sont les initiatives les plus efficaces et les plus rentables.

Il en coûterait 108$ la tonne, par exemple, pour obtenir une réduction de 72 p. 100 des oxydes d'azote et des COV, qui sont les deux principales sources de l'ozone troposphérique dans le corridor Windsor-Québec et dans la basse vallée du Fraser. C'est raisonnable. Notre secteur doit également prendre d'autres mesures, notamment réduire la pression de vapeur de l'essence. Les deux industries doivent trouver une solution optimale pour le recouvrement de la vapeur à la pompe. Il en coûtera plus cher, mais le coût demeure raisonnable, se situant autour de 3 000$ la tonne.

Par contre, si l'on veut aller plus loin en matière d'émissions, et si la technologie devait nous forcer à reformuler l'essence de fond en comble, il pourrait en coûter de 32 000 à peut-être 210 000$ la tonne pour réduire les émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques volatiles au Canada. Nous soutenons que les Canadiens doivent se réserver la latitude voulue pour envisager toutes les options, établir une courbe coût-avantages, et décider quelles limites fixer. On ne peut prendre de telles décisions que si l'on examine globalement les problèmes dans le contexte des priorités environnementales du Canada.

M. Manley: Autrement dit, vous pensez que le Canada pourrait adopter des politiques relatives aux normes d'émissions d'automobiles, et, en conséquence, aux normes applicables aux carburants automobiles qui seraient différentes des américaines.

M. Landry: Tout ce que nous demandons, c'est que le Canada utilise à bon escient les maigres ressources consacrées à la protection de l'environnement. L'importation de normes américaines n'est peut-être pas nécessairement ce qu'il faut

[*Text*]

thing to do for Canada. The only way we're going to find out if it's the right thing to do for Canada is to put it into the context of the Canadian Environmental Protection Act, which has air quality objectives, and each of the improvements that are possible to meet those objectives can be evaluated one against the other, so we end up getting the most environmental improvement for the fewest bucks. It just makes good economic sense for Canada to be acting that way.

We can talk about the sulphur and diesel issue. It was proposed, it was gazetted as a matter of fact, that the reduction of sulphur and diesel for the whole diesel pool of the refining industry in Canada was even more severe than what happened in the U.S. Circumstances changed over time. We have a scheme that is not bringing in exactly the U.S. solution, but it's a scheme that was invented in Canada, which is going to allow us to take advantage of new truck technology coming in at a cost that is much, much lower—a tenth or a fifth of the cost that was contemplated in the original initiative. Had we harmonized, we would have ended up, in our case, misinvesting something like $600 million, and we just can't afford to have that happen.

We found a different solution. It's a solution that is just as effective as the one they have in the U.S., but it's been done at less cost. The reason you're able to do that is because you examine investments at the time there's a proposal that is going to be made and say, is that what we should be doing? If we're dealing on the exponential side of the cost curve, we can spend tonnes of money and get very little results; if we're dealing on another part of the cost curve, we can spend a lot of money and get a lot of results. That's all we're suggesting. The only forum in which those priorities can be played one against the other is in the context of the law of the land with respect to environment, including air quality, and that's CEPA.

Mr. Manley: I guess what I'm trying to understand is the extent to which we have a continental market in motor vehicles and petroleum products at the present time. If the consequences of what you're saying are that the manufacturers of automotive products are going to build a special make for Canada because our standards are going to be different, because we don't have the problems of L.A. and Thunder Bay, for example, then somebody picks up the cost of that difference in standard. What I'm really trying to understand here is whether it is feasible for us to say that to save your industry some money, we will live with a lower standard of environmental protection in Canada than the United States is requiring.

Just to wrap up my point, because I'm running out of time, I also don't understand whether the linkage between the automotive product and the petroleum product is such that changes in the auto standards require changes in your product. Is your refined product exported to the U.S.? If so, where's the fit there, and what do you serve up to U.S. vehicles that are purchasing your product at Canadian pumps?

Mr. Courtemanche: Mr. Manley has many questions, Mr. Chairman. I'll try to address them in three parts.

[*Translation*]

pour le Canada. Le seule moyen de le savoir, c'est de s'en remettre à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui comporte des dispositions sur la qualité de l'air et de faire une évaluation comparative de toutes les améliorations qu'il est possible d'apporter pour atteindre ces objectifs, afin de parvenir aux meilleurs résultats sur le plan de l'environnement, et au moindre coût. C'est une question de bon sens économique.

On peut parler par exemple de la question du soufre et du diesel. On a proposé, on l'avait même publié dans la *Gazette*, de réduire la teneur en soufre du diesel, pour toute l'industrie de raffinage au Canada. Cette réduction devait même être plus radicale qu'aux États-Unis. Les circonstances ont changé; nous avons maintenant un plan ne se contente pas d'être une copie conforme de la solution américaine. C'est une solution inventée au Canada qui nous permettra de tirer parti des techniques naissantes dans le camionnage, à un coût très inférieur. En fait, il en coûtera de cinq à dix fois moins cher que prévu à l'origine. Si l'on s'était contenté de s'aligner sur les États-Unis, on aurait investi à mauvais escient une somme d'environ 600 millions de dollars et nous ne pouvons tout simplement pas nous le permettre.

Nous avons trouvé une solution différente, qui est tout aussi efficace que celle appliquée aux États-Unis; toutefois, elle coûte moins cher. Pour parvenir à un tel résultat, il faut examiner au départ les investissements requis et se demander si la solution est adaptée. Si l'on s'attaque au côté exponentiel de la courbe des coûts, on peut dépenser de l'argent à flot pour obtenir des résultats négligeables; par contre, si l'on s'attaque à un autre segment de la courbe des coûts, on peut dépenser beaucoup d'argent et obtenir des résultats intéressants. C'est tout ce que nous disons. La seule façon de faire une évaluation comparative de ces priorités, c'est de s'en remettre à la loi qui régit l'environnement au Canada, y compris la qualité de l'air, c'est-à-dire à la LCPE.

M. Manley: J'essaie de comprendre dans quelle mesure nous avons un marché continental, à l'heure actuelle, pour les véhicules automobiles et les produits pétroliers. Si, en conséquence de ce que vous dites, les fabricants de véhicules doivent construire un modèle uniquement pour le Canada parce que nos normes sont différentes, reflétant le fait que nous n'avons pas à Thunder Bay les mêmes problèmes qu'à Los Angeles, par exemple, alors il faudra que quelqu'un absorbe le coût de cette différence entre les normes. J'essaie de comprendre s'il serait réaliste de nous contenter, pour faire économiser de l'argent à ce secteur industriel, de normes sur la protection de l'environnement moins rigoureuses au Canada qu'aux États-Unis.

Le temps me manque, mais je voudrais ajouter que je ne comprends pas non plus si le lien qui existe entre les véhicules et les produits pétroliers est tel que tout changement apporté aux normes applicables aux automobiles entraînerait nécessairement des changements dans votre industrie. Votre produit raffiné est-il exporté aux États-Unis? S'il l'est, répond-t-il aux besoins du marché américain? Par ailleurs, quels produits servez-vous aux propriétaires de véhicules américains qui viennent acheter votre produit à la pompe au Canada?

M. Courtemanche: Monsieur le président, M. Manley a posé plusieurs questions auxquelles je vais essayer de répondre en trois points.

[*Texte*]

• 1025

Our institute does not advocate that we should have lower environmental standards in Canada. What we do advocate is that we should have environmental objectives that are aligned with our environmental issues, not issues that are important in other areas of the world. We don't want to import the problems with the solution; that's one thing.

With regard to the second dimension of your statement, the institute strongly believes in market forces and their ability to clear issues in the marketplace. We are not of the view that regulations are necessary to provide alignment where alignment is necessary and also meaningful. Again, in many instances harmonizing emission standards will indeed make sense and will indeed be cost effective, and we don't take exception to that. It is when it starts driving the fuel formulation that we have to be extremely careful as a country. If the environmental benefits are extremely minimal, the cost saved on the production of the car could be equivalent to, say, $100 a year to Canadian consumers, but the additional cost of gasoline purchases could be $200 or $300 a year. There will be a point where it won't make sense any more. If we blindly harmonize from a vehicle construction standpoint, we lose the ability to do this analysis and make the right choices for this country, and we will get to the point where the technology drives the fuel formulation.

Mr. Chairman, Mr. Manley also had a question about export. Again, a producer can make a decision to make a different grade for export and make a different grade for local needs. Those are business decisions and those levers should be left in the hands of the business people. We should not seek the regulatory process to resolve all these issues before we can even understand the detail and the intricacies of what they'll be down the road. That's what we are concerned about.

Again, coming back to your colleagues from the subcommittee, one of the things they wrote in their report is that the only safe assumption to make about enabling powers in statutes is that they will be used to the fullest extent the wording will allow, even if this results in regulations that few, if any people, would envisage when the enabling act first appeared as a bill, and that's precisely what we are talking about.

Looking at the 1994-1996 situation today, we don't have an issue, and what is being proposed in the bill will make sense and will likely happen for the benefit of all the stakeholders involved, but who knows where this will take us 10 years from now? That's what we need to prevent at this point in time. Our colleagues were also looking for other standing committees of the House of Commons to seek ways to make sure that statutes as they are drafted in bills get appropriate scrutiny early in the process. We are expressing a concern at this stage to make sure that we don't need to come back and revisit the statutes five or ten years from now. That's where are.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): I am going to thank you for your appearance this morning. In your second recommendation, as I understand it, basically you are suggesting that we take the exact wording from CEPA and incorporate it

[*Traduction*]

Notre institut ne préconise pas d'avoir au Canada des normes environnementales moins rigoureuses. Ce que nous préconisons, c'est d'avoir des objectifs environnementaux qui sont conformes à nos problèmes en matière d'environnement, et non pas aux problèmes qui peuvent se poser dans d'autres parties du monde. Nous ne voulons pas importer les problèmes en même temps que les solutions; c'est le premier point.

Quant à l'autre dimension de votre énoncé, l'Institut croit fermement que les forces du marché peuvent régler les problèmes du marché. Nous ne sommes pas d'avis qu'il faut nécessairement imposer, par voie de réglementation, l'alignement sur les États-Unis dans les cas où cet alignement est nécessaire et utile. Je répète que dans bien des cas, l'harmonisation des normes relatives aux émissions est logique et rentable; nous n'avons aucune objection à cela. C'est quand on commence à dicter la composition des carburants qu'il faut faire très attention. Si les avantages sont très minimes sur le plan de l'environnement, une mesure peut faire économiser, disons, cent dollars par an aux consommateurs canadiens sur la production de l'automobile; toutefois le coût additionnel de l'essence que consommera cette automobile pourrait atteindre 200 à 300$ par an. À partir d'un certain seuil, cela devient illogique. Si l'on harmonise à l'aveuglette la fabrication des véhicules, nous perdons au Canada la capacité de faire cette analyse comparative et de procéder à des bons choix. On en arrivera au point où ce sera la technique qui dictera la composition du carburant.

Monsieur le président, M. Manley a également posé une question relative à l'exportation. Un producteur peut très bien prendre la décision de fabriquer des carburants différents pour l'exportation ou la consommation locale. Il s'agit de décisions d'ordre commercial qui doivent être laissées aux gens d'affaires. Il ne faut pas chercher à tout réglementer avant même de comprendre les détails et les ramifications de tous les problèmes. Voilà ce qui nous inquiète.

Pour revenir à vos collègues du sous-comité, je vous rappellerais qu'ils ont notamment énoncé dans leur rapport la seule hypothèse que l'on puisse faire sans rique de se tromper au sujet des pouvoirs habilitant conférés dans la loi, à savoir: que ces pouvoirs seront utilisés à plein jusqu'à la limite permise dans le texte de loi, même si cela aboutit à une réglementation que personne n'envisageait au moment de la rédaction du projet de loi. C'est précisément ce qui nous inquiète en l'occurrence.

Pour ce qui a trait à la période 1994-1996, nous n'avons pas d'objection; ce que l'on propose dans le de loi nous paraît logique et sera probablement avantageux pour tous les intervenants. Toutefois, qui sait où cela nous conduira dans dix ans? Voilà ce qu'il faut empêcher tout de suite. Nos collègues s'occupent également de dossiers étudiés par d'autres comités permanents de la Chambre des communes, et ils tentent de s'assurer que les projets de loi sont examinés à la loupe au tout début du processus. Nous exprimons nos préoccupations dès le départ afin d'éviter d'avoir qu'il devienne nécessaire de récrire les lois dans cinq ou dix ans. Voilà notre position.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Je vous remercie de votre témoignage. Dans votre deuxième recommandation vous dites, si j'ai bien compris, qu'il faut reprendre intégralement le texte de la LCPE pour l'intégrer au projet de loi S-8. Toutefois

[*Text*]

into Bill S-8. What I am not clear on, though, is whether that's what your first recommendation does. You are asking us to include in the definition of "standard" the words "causing significant air pollution"—

Mr. Landry: Which are words from CEPA also.

Mr. Angus: Is that in the definition of "standard" in CEPA?

Mr. Landry: Yes. What we are saying is that we have two bills trying to do the same thing. So let's have the same criteria and the same standards. What we are suggesting, to make it easy, is simply lift from one bill the words and put it in the other; therefore, the private sector has really no misunderstanding of what the intent is—no misunderstanding.

Mr. Courtemanche: Mr. Chairman, Mr. Angus asked a very good question. It is from sections 46, 47 and following of CEPA that define where intervention should be taken around fuels formulation that those words were properly selected.

We don't pretend, on the other hand, to be presenting the only solution available. If the committee thought that a consequential amendment linking the two acts could do the same thing in a more effective way, we wouldn't take exception to that. We were only responding to the specifics of the request to appear, which was to present some specific recommendations.

• 1030

Mr. Angus: Quite frankly, we are more than happy when witnesses give us actual amendments that, from their perspective, would make sense. That helps us a lot.

My follow-up question then is that by putting the words "significant air pollution" into our definition in Bill S-8, in effect, are we then weakening the power under Bill S-8 to impose standards that are above that of CEPA? Is it a concern that Transport would have the authority to go beyond CEPA?

Mr. Landry: Not that improvements beyond CEPA would necessarily be a bad thing, but what we are saying is that those particular standards above CEPA may not be in the public interest. It may be better to take the resources that will go against that improvement and put them somewhere else where they are really needed. In this country, for example, if we spend a ton of money going after a CO problem where there is no problem with CO—we are well below the level—if we put investments to chase CO and our big problem is smog, that's a misallocation of resources.

Mr. Angus: Are you saying that you trust the Minister of the Environment more than you trust the Department of Transport?

Mr. Landry: No, we trust the statute of CEPA more than we trust the statute proposed in Bill S-8.

Mr. Courtemanche: We also seek alignment with two things. Government policy is to reduce the regulatory burden in Canada; that's one thing that needs to be addressed—

[*Translation*]

je ne comprends pas très bien l'objet de la première recommandation. Vous nous demandez d'ajouter dans la définition des «normes» l'expression «qui cause une pollution atmosphérique importante».

M. Landry: C'est également tiré de la LCPE.

M. Angus: Cela figure dans la définition de «normes», qui se trouve dans la LCPE?

M. Landry: Oui. Nous disons que nous nous trouvons devant deux projets de loi qui ont le même objet. Appliquons donc les mêmes critères et les normes. Nous proposons de simplifier les choses en reprenant dans une loi le texte intégral de l'autre loi. Ainsi, le secteur privé n'a vraiment aucune réserve sur l'objectif poursuivi, absolument aucune.

M. Courtemanche: Monsieur le président, M. Angus a posé une très bonne question. C'est tiré des articles 46, 47 et suivants de la LCPE, dans lesquels on définit les circonstances dans lesquelles ont peut intervenir au sujet de la formulation des combustibles.

D'autre part, nous ne prétendons aucunement offrir l'unique solution envisageable. Si les comités estimaient qu'une modification connexe, liant les deux lois, permettrait d'obtenir le même résultat plus efficacement, nous n'y verrions aucun inconvénient. Nous voulions simplement nous conformer à l'invitation qui nous a été lancée, à savoir de faire des recommandations précises.

M. Angus: Je vous avouerai franchement que nous sommes ravis quand des témoins formulent des propositions précises qui, de leur point de vue, paraissent logiques. Cela nous aide énormément.

Ma question suivante est celle-ci: En insérant dans notre définition, au projet de loi S-8, les mots «contribuant sensiblement à la pollution atmosphérique», ne nous trouvons-nous pas à affaiblir les pouvoirs conférés par ce projet de loi d'imposer des normes plus rigoureuses que celles exigées aux termes de la LCPE? Êtes-vous inquiets à l'idée que les transports puissent aller plus loin qu'il n'est prévu dans la LCPE?

M. Landry: Non pas qu'il serait nécessairement mauvais d'apporter des améliorations supplémentaires à celles qui sont prévues dans la LCPE; nous soutenons toutefois que des normes plus rigoureuses que celles de la LCPE ne seraient pas nécessairement dans l'intérêt public. Il serait peut-être préférable de prendre les ressources qu'exigeraient ces améliorations et de les consacrer à d'autres problèmes plus criants. Au Canada, par exemple, si nous dépensons énormément d'argent pour s'attaquer à un problème de monoxyde de carbone alors que ce problème ne se pose nullement, puisque nous sommes bien en-deçà du seuil dangereux, si donc nous investissons beaucoup d'argent pour éliminer le monoxyde de carbone alors que notre grand problème, c'est le smog, cela s'appelle utiliser peu judicieusement les ressources.

M. Angus: Vous vous trouvez à dire que vous faites davantage confiance au ministre de l'Environnement qu'au ministre des Transports?

M. Landry: Non, nous avons davantage confiance en la LCPE qu'en la loi proposée dans le projet S-8.

M. Courtemanche: Nous préconisons également une harmonisation sur deux fronts. La politique du gouvernement vise à réduire la réglementation au Canada; c'est un problème auquel il faut s'attaquer.

[*Texte*]

Mr. Angus: That's the current government's policy.

Mr. Courtemanche: That's correct. But I would like to remind you of their stated green plan policy, going through a quick quote here, which is that "We must meet our environmental goals in ways that promote economic prosperity". Again, that's this notion of balance. Are we going after best available technology, or are we going after best affordable technology where we can get 98% of the benefits for 15% of the cost?

Quickly coming back to my example on ground-level ozone, if you were to implement the initiatives that I mentioned earlier, you would capture 95% of the benefits, 95% of the reductions of ground-level ozone in Canada for 15% of the cost of all the possible initiatives. Where do we want to clip that curve and move on to the next issue? It is back to the notion of scarce resources. If we spend all the money we have in our jeans on the first one, there won't be much left to address the second and third and fourth. So we need to strike that balance as a country.

Mr. Landry: CEPA forces the system to make those kinds of judgments. It looks at the whole gamut of options that are available for air quality improvement in this particular case. This particular bill, as it is written now, allows the department to race off in a particular direction without a reference. We are saying that's not right. It doesn't make good legislation in its own right, but for the private sector it adds so much uncertainty that it is very hard to live with—very hard to live with. You just don't have those kinds of resources—no one has them—to be able to misapply them.

Mr. Angus: I want to turn very briefly to another area. It is only partially tied to this bill. In your exchange with Mr. Manley you were talking about Canadian petroleum being sold in the United States, or elsewhere for that matter. What about the reverse? We have a situation in Thunder Bay now where Spur is bringing in fuel, which was refined in the United States, at .07¢ a litre less than any of your folks are able to supply it, I am told. Is enough being done to ensure that fuel, whether it is Thunder Bay or elsewhere, actually conforms to Canadian standards? Is there a process whereby that would have to be tested on a regular basis?

Mr. Courtemanche: Canadian standards are established through the CGSB. It is a matter of law to meet those standards in seven provinces in Canada, so those who would decide not to comply to the CSB standard in Canada would essentially be breaking the law of the land.

Mr. Angus: In those seven provinces?

Mr. Courtemanche: In those seven provinces. Others, I believe—I am not quite sure; I would need to check on that and get back to the committee—have their own or refer by and large to the same CGSB standard.

• 1035

Mr. Angus: Is that an area that we should be looking at? Bill talks about cross-border vehicles. Is it strong enough to protect—

Mr. Landry: It really doesn't seem to be a major problem. You run into some problems, like the criminal activity that was taking place in Toronto some time ago, but I think it would be fair to make the assumption that the product that is getting up

[*Traduction*]

M. Angus: C'est la politique du gouvernement actuel.

M. Courtemanche: En effet. Mais je vous rappelle que l'un des objectifs énoncés dans le Plan vert est le suivant, et je cite: «Nos buts écologiques devront passer par des moyens qui favorisent la prospérité économique». C'est encore une question d'équilibre. Faut-il appliquer les dernières trouvailles technologiques; ou bien les techniques qui sont les meilleures tout en étant abordables et qui nous permettent d'avoir 98 p. 100 des avantages contre 15 p. 100 du coût?

J'en reviens à mon exemple de l'ozone toposphérique. Si l'on appliquait les initiatives dont j'ai parlé tout à l'heure, on pourrait obtenir 95 p. 100 des avantages, c'est-à-dire réduire de 95 p. 100 l'ozone troposphérique au Canada; en dépensant 15 p. 100 de ce que coûteraient les mesures les plus efficaces actuellement possible. Où faut-il s'arrêter? À partir de quel seuil devrait-on passer à autre chose? Je rappelle que les ressources sont maigres. Si nous dépensons tout l'argent dont nous disposons pour abattre le premier obstacle que nous rencontrons, il ne restera pas grand-chose pour s'attaquer au deuxième, au troisième et au quatrième. Le Canada doit donc établir un juste équilibre.

M. Landry: La LCPE impose justement de porter des jugements de la sorte. Elle nous force à tenir compte de toute la gamme des options dont nous disposons pour améliorer la qualité de l'air. Le projet de loi à l'étude, dans sa forme actuelle, permet au ministère de se lancer dans une direction sans jalons ni points de repère. Nous disons que ce n'est pas une bonne chose. C'est mauvais en soi sur le plan législatif; pour le secteur privé, cela crée énormément d'incertitudes. Les ressources sont rares et l'on ne peut pas se permettre de les gaspiller.

M. Angus: Je voudrais passer rapidement à un autre sujet qui n'a qu'un rapport lointain avec ce projet de loi. Dans votre échange avec M. Manley, vous avez dit que l'on vend du pétrole canadien aux États-Unis et à d'autres pays. Mais l'inverse n'est-il pas vrai? À l'heure actuelle, la compagnie Spur importe à Thunder Bay du carburant raffiné aux États-Unis et qu'elle vend à .07 cent le litre de moins que le prix minimum auquel les producteurs canadiens peuvent le vendre, à ce qu'on me dit. S'assure-t-on que ce carburant, que ce soit à Thunder Bay ou ailleurs, est bien conforme aux normes canadiennes? Y a-til une procédure exigeant que l'on fasse des vérifications régulières?

M. Courtemanche: Les normes canadiennes sont établies par l'ONGC. De par la loi, il est obligatoire de se conformer à ces normes dans sept provinces du Canada; quiconque déciderait de ne pas les respecter se trouverait donc à enfreindre la loi.

M. Angus: Dans les sept provinces en question?

M. Courtemanche: Dans ces sept provinces, en effet. Ailleurs, je crois—mais je n'en suis pas certain et il me faudra vérifier—que les provinces fixent leurs propres normes lesquelles correspondent essentiellement aux normes de l'ONGC.

M. Angus: Est-ce là une question que nous devrions examiner? Bill parle des véhicules importés. La loi peut-elle protéger. . .

M. Landry: Il semble que ce ne soit vraiment pas un grand problème. Il y a parfois des problèmes, comme les activités criminelles qui se sont déroulées à Toronto il y a quelques temps, mais il est raisonnable de penser que le produit qui

[*Text*]

into your constituency is legitimate, and God bless the consumer if he can get that kind of a deal. If there is some doubt, then I would presume somebody would ask for a sample to be taken to make darn sure the gasoline is meeting the standard that Gilles mentioned.

Mr. Courtemanche: Along your line of thinking, though, the U.S. are wrestling among themselves with a similar issue. Maybe I should share that with you very quickly. They have what they called a non-attainment area on certain environmental objectives, and they've already mandated reformulation of fuels for those areas. They were concerned with a similar issue. The refiners could decide to take a lower quality gasoline and dump it in the state next door. To prevent that from happening they've regulated that in the states where non-attainment is not an issue, nobody can sell gasoline that is of a lower quality than the average of the previous year. This way, even where it's not mandatory and regulated to meet a certain reformulated specification, people will move towards improvement at the same time, and won't be exposed by the improvement of others.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you, gentlemen, for your presentation. From your brief I take it that your concern is that you don't want to have different standards under the two acts, and that's something that I think we would all support. The only thing is, with respect, that I don't think what you brought forward is going to do that. You've suggested that "causing significant air pollution" be put in the definition of standards. There's no definition of "significant", and presumably it would be left to the courts to determine that. "Causing" would indicate that it would have to have already taken effect or occurred for it to do that.

The sections of the Environmental Protection Act that you referred to state:

> The Governor in Council may. . .make regulations prescribing, with respect to any fuel or fuel used for any purpose, the concentration or quantity of any element, component or additive that, in the opinion of the Governor in Council, if exceeded, would, on the combustion of the fuel in ordinary circumstances, result in significant contribution to air pollution.

Those other words are pretty important to have in there. That's a standard that then is set by the Governor in Council, "if exceeded", and it would be the opinion of the Governor in Council if there was significant air pollution. Just adding those words to "standard" is going to change it significantly.

Mr. Courtemanche: Again, Mr. Chairman, we did not have the pretension of being legislative experts. What we were seeking in the brief was a crisp, clear and to the point communication to the committee. I would readily agree that your upgrade is quite valid, very excellent as a matter of fact. Indeed, it should be upgraded to the point that it captures the intent that would allay the concern that we're after, which is the lack of a context and the lack of criteria to evaluate contemplated regulations of vehicle emissions reductions.

[*Translation*]

arrive dans votre circonscription est bon; et tant mieux pour le consommateur s'il fait de si bonnes affaires. Si un doute existe, on peut demander un échantillon pour vérifier si l'essence répond aux normes dont parlait Gilles.

M. Courtemanche: Mais pour faire suite à ce que vous dites, je précise qu'aux États-Unis il y a des disputes autour de cette question. Je vais vous expliquer brièvement: Il y a des zones désignées où certains objectifs environnementaux ne sont pas atteints et pour lesquels on a déjà prévu la reformulation des combustibles. Ils étaient confrontés à des préoccupations semblables aux nôtres. En effet, les raffineries pouvaient décider d'envoyer leur essence de moindre qualité dans l'État voisin. Pour éviter cela, un règlement a été édicté dans les États où la non-atteinte des objectifs n'est pas un problème, règlement selon lequel on ne peut pas vendre de l'essence dont la qualité est inférieure à la moyenne de l'année précédente. Ainsi, même s'il n'est pas obligatoire et exigé par la réglementation de satisfaire à certaines normes de reformulation, il y aura une amélioration, mais pas nécessairement semblable à celle des autres États.

M. Atkinson (St. Catharines): Merci, messieurs, de votre exposé. Si je me fie à votre mémoire, vous craignez qu'il y ait deux normes différentes, en vertu de deux lois différentes. Nous sommes bien sûr tous d'accord. Toutefois, la solution que vous proposez ne va pas nécessairement éviter cela. Vous recommandez que l'on ajoute à la définition des normes les mots «cause une pollution atmosphérique importante». Il n'y a pas de définition du mot «importante», et les tribunaux devraient l'interpréter. Quant au mot «cause», il faudrait en déduire que l'effet s'est déjà produit.

L'article de la Loi sur la protection de l'environnement dont vous avez parlé dit:

> . . .le gouverneur en conseil peut, par règlement (. . .) en ce qui concerne la quantité ou la concentration de tout élément, composant ou additif dans un combustible, fixer le seuil au-delà duquel la combustion de celui-ci dans des conditions normales contribuerait sensiblement, à son avis, à la pollution atmosphérique.

Ces mots sont très importants; il faut les conserver. Il s'agit donc d'un seuil fixé par le gouverneur en conseil, «au-delà duquel» il y aurait une contribution sensible à la pollution atmosphérique. En ajoutant ces mots à «normes», on aurait un effet important.

M. Courtemanche: Je le répète, monsieur le président, nous ne prétendons pas être des juristes. Nous voulions simplement présenter au comité un mémoire à la fois simple et clair. L'amélioration que vous proposez est certes valable, même excellente. Il faudrait effectivement une amélioration qui réponde à notre préoccupation, c'est-à-dire à l'absence de contexte et au manque de critère pour évaluer les règlements proposés relativement à la réduction des émissions polluantes.

[*Texte*]

Mr. Atkinson: You just don't want to be under two acts and have one go against the other. The automobile manufacturers came and said the same thing. They liked this act, because they could deal with the Department of Transport on both standards, for safety and also emission standards. You're asking for basically the same thing, just so you don't have to go through a bureaucratic maze in two departments.

Mr. Courtemanche: We're asking for an environment where there is a framework, a context to test the appropriateness of a contemplated regulation down the road. If it weren't for the significance of cost of those potential initiatives, we would readily agree with the Department of Transport that in the ideal world we should have one act covering everything.

• 1040

Where Bill S-8 falls short for our industry is in defining the context within which those evaluations will be conducted. That's why we're seeking for the cross-reference between the two acts. The link with CEPA would improve Bill S-8 by providing that context for future evaluations. Otherwise we're in the business of blind harmonization moving in lock-step with meeting the U.S. Clean Air Act. I don't believe that's what this country is about. I believe we want to make our own decisions based on our own priorities where it makes good economic sense. We are all together. If it's a win-win for the manufacturers, the fuel manufacturers and society in general. . . At the end of the day, Mr. Chairman, the consumers will end up picking up that tab.

What we're seeking is a context so people who regulate can arrive at the optimal answer: the lowest cost initiative between emissions improvement in the hardware that we're running or fuel formulation that will provide the maximum benefit for Canadians at the lowest cost possible. We don't have that context right now coming out of Bill S-8. That's why we need to create it by linking the two acts.

Mr. Atkinson: I can understand your wanting to link the two acts, and we'll certainly look at that. My only concern is, as Mr. Manley has mentioned, that we want the highest standard as well. Plus we don't want the auto industry in Canada to be going off producing a single part or a single system that's going to be different from the American system, because of the integration of the North American automobile market.

Mr. Courtemanche: A couple of things on that, Mr. Chairman. I personally fail to understand why we need to have identical standards for the same technology to flow through the border. If you're making a car or any other widget that is of better quality than what the standard would be in Canada, that does not prevent the car from being sold in Canada. I fail to understand that connection personally. You could always sell at a higher standard. A lower standard is not allowed; a higher standard should be allowed.

Mr. Atkinson: You talked about the market previously—and I'm not going to get into an argument with you—and obviously the market would dictate that to a certain extent as well.

Mr. Courtemanche: That's correct. That was going to be the second point of my answer. The market would dictate that at two levels, at the level of the cars, purchasing decisions, and also at the level of fuel offering and purchasing institutions.

[*Traduction*]

M. Atkinson: Personne ne veut avoir à respecter deux lois contradictoires. Les constructeurs automobiles nous ont dit la même chose. Ils sont favorable au projet de loi, parce qu'il leur permettrait de traiter avec le ministère des Transports pour les deux normes, à savoir celle qui se rapporte à la sécurité et celle sur les dispositifs anti-pollution. Vous demandez en gros la même chose; c'est-à-dire de ne pas être confronté à la bureaucratie de deux ministères.

M. Courtemanche: Nous demandons qu'il y ait un cadre, un contexte qui nous permettra de tester les règlements envisagés. Si ce n'était les frais inhérents aux initiatives éventuelles, nous penserions comme le ministère des Transports que, dans le meilleur des mondes, une seule loi devrait suffire.

Malheureusement pour notre industrie, le projet de loi S-8 ne définit pas le contexte dans lequel se produiront ces évaluations. C'est pourquoi nous cherchons les références d'une loi à l'autre. Le lien avec la LCPE améliorerait le projet de loi S-8 en fournissant le contexte des évaluations futures. Autrement, il s'agira d'une harmonisation aveugle, suivant de près la loi américaine sur la qualité de l'air. Je ne pense pas que ce soit ce que nous voulons au Canada. Nous souhaitons décider par nous-mêmes, en fonction de nos priorités et des avantages économiques. Nous sommes tous ensemble. Si tout le monde y gagne, les constructeurs, les sociétés pétrolières et la société en général. . . Au bout du compte, monsieur le président, les consommateurs en tireront profit.

Nous voulons un contexte où les responsables de la règlementation pourront trouver la réponse optimale: Ce qui coûtera le moins cher entre l'amélioration des dispositifs anti-pollution et les formules d'essence qui seront les plus avantageuses pour les Canadiens, aux points de vues environnemental et économique. Le projet de loi S-8 ne nous offre pas actuellement un tel contexte. Nous devons donc le créer en reliant les deux lois.

M. Atkinson: Je comprends que vous désiriez relier les deux lois, et nous examinerons certainement cette question. Sauf que, comme le disait M. Manley, nous voulons également les normes les plus élevées qui soient. En outre, nous ne voulons pas que l'industrie automobile du Canada produise une seule pièce ou un seul dispositif qui sera différent des produits américains, en raison de l'intégration du marché automobile en Amérique du Nord.

M. Courtemanche: J'ai quelque chose à dire à ce sujet, monsieur le président. Je ne comprends pas pourquoi il faudrait des normes identiques pour qu'une technologie semblable puisse franchir la frontière. Si vous fabriquez une voiture ou tout autre produit qui est de meilleure qualité que les normes canadiennes ne l'exigent, cela n'empêche pas la vente d'une voiture au Canada. Je ne vois pas le rapport. Je puis toujours vendre un produit répondant à des normes plus élevées. Pas s'il répond à une norme inférieure; mais certainement s'il respecte une norme plus élevée.

M. Atkinson: Je ne veux pas entamer une discussion à ce sujet, mais vous avez parlé précédemment du marché: C'est le marché qui en décidera, dans une certaine mesure, non?

M. Courtemanche: Oui. C'était le deuxième élément de ma réponse. Le marché en décidera à deux niveaux: pour les voitures, c'est-à-dire pour les achats de voitures, et pour l'offre et les achats de combustible par les sociétés. Imaginons que de

[*Text*]

You can take a scenario where the cars are coming, the consumers want them because the prices are good and affordable, and we'll be forced on that day to offer the fuel that's required by that car. There's no question about that.

In this context, though, you can differentiate your offering in Canada versus the U.S. because we're not trying to resolve the same environmental problem in this context we're discussing here, Mr. Chairman. You can offer two grades, one for the existing standard and one for the new standard that's coming through the border. Again, the consumer who wants to go one way makes that decision and the consumer who wants to go the other way makes the other decision, rather than creating a step change in demand where all the quality moves up for the first car that comes across. Again, it's a matter of degree, flexibility, and balance that right now we cannot find in Bill S-8.

Mr. Atkinson: We have to balance all the interests, too. I certainly understand your point, and we'll take it into consideration; at least I will when we come to clause-by-clause consideration. Thank you.

Mr. Courtemanche: We appreciate that.

The Chairman: Thank you, Mr. Atkinson. Gentlemen, we thank you very much for appearing before the committee this morning. Your comments have been duly noted and read into the record. Thanks very much.

Mr. Hawley: Mr. Chairman, we would like to table an addendum to our brief which may expand on the points with more clarity than we were able to in the brief. Just to reiterate, we would like to make the point in closing of the need we feel for context and criteria for assessing Bill S-8. We are looking for consistency, predictability, and flexibility that we believe is offered through CEPA, and a connection between the two pieces of legislation. We certainly support the efficiency arguments presented in Bill S-8, but as you can hear from our context this morning, we do have problems with the proposed mechanism.

We thank the committee and the chairman for your attention this morning.

The Chairman: Thank you kindly.

• 1045

Our next witness is Mr. Kenneth Carmon, from F.W. Myers & Co., and I would invite Mr. Carmon to take the witness chair, please.

Mr. Carmon, thank you very much for appearing before the committee this morning. We look forward to your presentation. You have been here, so you know basically the format. We have until 11:30 a.m. to complete your segment of the testimony. You have a brief, and I would ask you to proceed.

Mr. Kenneth Carmon (Branch Manager, F.W. Myers & Co., Inc.): Thank you, Mr. Chairman and committee members. I'm pleased to be with you today.

With reference to Bill S-8, the proposed Motor Vehicle Safety Act, I wish to offer comment on certain areas for consideration, and a possible amendment. With my 20 years of experience in importing motor vehicles into the United States and other countries, I have witnessed numerous instances in which the legislative intent was not followed, either intentionally or in error. I would like to identify the areas within the bill that may or could be vulnerable to such occurrences.

[*Translation*]

nouvelles voitures arrivent sur le marché, et que les consommateurs veulent les acheter parce que leurs prix sont raisonnables. Nous serons bien obligés d'offrir le combustible qu'exige cette voiture. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

Il faut toutefois distinguer entre l'offre au Canada et aux États-Unis, parce que nous ne cherchons pas la solution au même problème environnemental, monsieur le président. On peut offrir deux qualités d'essence: une qui répond aux normes actuelles et l'autre, pour les nouvelles normes d'origine étrangère. C'est évidemment aux consommateurs de choisir. Autrement, on pourrait créer une immense demande en haussant la qualité dès l'arrivée de la première voiture de l'étranger. C'est une question de degré; il est nécessaire de prévoir une flexibilité et un équilibre qu'on ne trouve pas dans le projet de loi S-8.

M. Atkinson: Il faut tenir compte de tous les intérêts, également. Je comprends ce que vous dites, et nous nous en souviendrons; c'est du moins ce que je ferai au moment de l'examen article par article. Merci.

M. Courtemanche: Nous l'apprécions.

Le président: Merci, monsieur Atkinson. Messieurs, nous vous remercions pour votre comparution de ce matin. Vos commentaires ont été enregistrés. Merci beaucoup.

M. Hawley: Monsieur le président, nous voudrions déposer une annexe à notre mémoire, annexe dans laquelle on précise certains de nos arguments. Nous répétons que nous voudrions un contexte et des critères permettant d'évaluer le projet de loi S-8. Nous recherchons l'uniformité, la prévisibilité et la souplesse qui existent dans la LCPE, ainsi qu'un lien entre les deux lois. Nous sommes d'accord avec les arguments relatifs à l'efficacité se rapportant au projet de loi S-8. Mais comme nous l'avons déclaré ce matin, nous nous opposons à certains des mécanismes proposés.

Nous remercions le comité et son président de nous avoir écoutés.

Le président: Merci infiniment.

Le témoin suivant est M. Kenneth Carmon, de la F.W. Myers & Co., et je l'invite à s'asseoir à la place du témoin.

Merci, monsieur Carmon, de comparaître ce matin devant le comité. Nous avons hâte de vous entendre. Comme vous avez assisté à nos débats, vous connaissez notre façon de procéder. Nous avons jusqu'à 11 heures 30 pour vous écouter. Nous savons que vous avez un mémoire et je vous donne maintenant la parole.

M. Kenneth Carmon (chef de division, F.W. Myers & Co., Inc.): Merci, monsieur le président; merci aux membres du comité. Je suis ravi d'être ici.

Je vais vous présenter des observations à propos de plusieurs aspects du projet de loi S-8, ainsi qu'une proposition d'amendement. J'ai 20 ans d'expérience dans l'importation des véhicules automobiles aux États-Unis et dans d'autres pays. À de nombreuses reprises, j'ai pu constater que l'intention de la loi n'était pas respectée; que ce soit délibérément ou par erreur. J'aimerais signaler certains articles du projet de loi qui prête le flanc à ce genre de problèmes.

[*Texte*]

First of all, compliance and control for used motor vehicles imported from the United States. There are several differences in standards, such as seat belts, metric conversion, instrumentation, daytime running lights, etc., compared to the certified Canadian vehicles.

• 1050

As the bill exists, pursuant to subclause 7(2), once an imported vehicle leaves customs, it would be the obligation of the individual or commercial entity to make modifications prior to licensing within a given province. Under this provision there exists no mechanism to police the imports nor is there a monetary guarantee to allow for redelivery or export back to a foreign country should the vehicle not be capable of modification.

A large gap also exists within clause 2 under "definition". While the intent of the act is to control compliance with safety standards of all-terrain recreational vehicles, these vehicles are not under strict registration scrutiny, thus resulting in the use of thousands of vehicles that are non-complying, and unsafe operation within the provinces.

A very serious issue was addressed by the United States government in 1988 regarding quality assurance. Prior to this, while record keeping and performance records were required by law, there was no plan in effect to qualify or to hold adequately responsible any commercial importing firm that elected to become involved in vehicle importation or modifications.

In many instances modifications were made without proper technical knowledge or ability to carry out these modifications. In certain situations that I was involved in, manufacturers would indicate the parts or modification required for compliance either to an individual or an importing company, only to find out that improper parts were installed or proper parts were incorrectly placed within the vehicles. Relating this to subclauses 5(1) through 5(4), record keeping, audit and vehicle labelling are very well addressed. However, there lacks proper qualification requirements for the commercial importers who would be carrying out these modifications.

Moreover, the importation of personal vehicles of prescribed class as referenced under clause 6 requires that paragraphs 5.(1)(a), (b), (d), and (e) are satisfied. Subparagraph 5(b) is vague and could allow for improper modification or the lack of quality control.

Under the bill as written there exists an avenue for individual or commercial importers to buy wholesale or retail from the United States vehicles originating in countries other than the United States that require numerous modifications other than those normally anticipated on vehicles certified for the U.S. market. With the present scope of the bill, vehicles of a class or kind existing on manufacturers' listings that are presently being generated as substantially similar may in fact be processed with only the few modifications required for U.S. vehicles, while in fact many crucial standards may be overlooked. The vehicles could be sourced from Mexico, other South American countries or even Europe. Because far less

[*Traduction*]

Parlons pour commencer du respect des normes et du contrôle des véhicules d'occasion importés des États-Unis. Il y a de nombreuses différences entre les normes canadiennes et américaines; notamment en ce qui touche les ceintures de sécurité, les mesures métriques, les instruments, les feux de jour, etc.

D'après le paragraphe 7(2) du projet de loi actuel, une fois que les véhicules importés quittent les douanes, il incombe aux particuliers ou à l'entreprise d'effectuer les modifications avant de faire immatriculer le véhicule dans sa province. Ces dispositions ne prévoient aucun mécanisme pour contrôler les importations, ni de garanties monétaires pour permettre le renvoi ou l'exportation du véhicule vers son pays d'origine s'il est impossible de le modifier.

Il y a également une grande lacune à l'article 2, dans les «définitions». L'intention de la loi est de contrôler l'observation des normes de sécurité, notamment pour les véhicules récréatifs tout-terrain. Pourtant, ces véhicules ne font pas l'objet d'un examen des immatriculations; on en utilise donc des milliers dans les provinces, sans qu'ils répondent aux normes même si leur utilisation est dangereuse.

Le gouvernement américain a réglé, en 1988, une question importante relative au contrôle de la qualité. Auparavant, la loi exigeait que soient tenus des dossiers, notamment sur le rendement. Pourtant, rien n'était prévu pour tenir responsables les sociétés privées d'importation qui choisissaient d'importer des véhicules ou de les modifier.

Dans bien des cas, les modifications étaient effectuées par des personnes n'ayant ni les connaissances, ni la compétence technique nécessaire. J'ai vu des cas où des constructeurs signalaient à l'importateur, une entreprise ou un particulier, quelle pièce ou quelle modification était nécessaire pour respecter les normes. Par la suite, on constatait que les mauvaises pièces étaient posées ou que les pièces nécessaires avaient été montées incorrectement sur les véhicules. À ce sujet, les paragraphes 5(1) à 5(4) sur la conservation des dossiers, les vérifications et l'étiquetage des véhicules sont tout à fait adéquats. Par contre, on n'exige pas de compétences particulières pour les importateurs commerciaux qui effectueraient ces modifications.

En outre, l'importation de véhicules personnels des catégories désignées par réglement, en vertu de l'article 6, nécessite la conformité aux alinéas 5.(1)a), b), d) et e). L'alinéa 5b) est vague et peut permettre une modification incorrecte ou une absence de contrôle de la qualité.

En vertu de ce projet de loi, des particuliers ou des importateurs commerciaux peuvent acheter en gros ou au détail, aux États-Unis, des véhicules provenant d'autres pays que les États-Unis, pour lesquels seraient exigées de nombreuses modifications, différentes de celles auxquelles on s'attend pour les véhicules convenant au marché américain. Avec la portée actuelle de la loi, des véhicules d'une catégorie ou d'un type figurant sur la liste des constructeurs qui sont actuellement en préparation, et qui sont relativement semblables aux véhicules américains, peuvent être traités avec aussi peu de modifications que ces derniers. On négligerait ainsi des normes cruciales. Les véhicules pourraient provenir du Mexique, d'un autre pays de

[*Text*]

information is required within clause 6, compliance by importers, non-compliance with safety and emission standards is more probably with the individual importations.

While defect recall may be possible only with the careful scrutiny of qualified and certified commercial importers, clause 6 leaves open a tremendous gap for the absence of a defect recall to individual importers. As the bill presently exists, while personal imports are governed under subparagraphs 5.(1)(a), (b), (d), and (e), record keeping form does not exist, and mechanisms under "Notice of Safety Defects", subclauses 10(1) through (7) would not apply.

Giving consideration to the extensive cross-border travel and purchases between the two neighbouring economies, individual or personal importations will comprise a large percentage of U.S. vehicles entered into the Canadian economy. Based on surveys, approximately 80% to 85% could be personal imports. Based upon projected figures, this would equate to potentially thousands of unsafe or hazardous vehicles operating within the provinces should one of these defects occur. There would be no way to monitor this or enforce compliance.

• 1055

To summarize these issues, while the bill is of commendable design and content, there remain certain areas within the bill that pose a parallel with the earlier years of the U.S. Clean Air Act and the federal Motor Vehicle Safety Act within the United States.

Since the implementation of this legislation, both the United States Environmental Protection Agency and the United States Department of Transportation maintain redelivery abilities through a U.S. customs surety bond filed at the time of importation. However, not until recent years was there a concise plan to ensure quality control over modifications while at the same time providing adequate recall notification to both personal importers or commercial entities. While many similarities exist between the two countries, in my opinion compliance and certifications programs, like those in the United States, would be necessary to adequately enforce these standards.

I would recommend to provide amendments to Bill S-8 that would require designated commercial entities involved with the importation of motor vehicles from the U.S. to be certified that adequate knowledge existed with respect to the standards and also the emission differences. These concerns would be subject to the inspection and enforcement levels as provided under clauses 14 through 17, which address penalties. However, surety requirements would be based upon the imported volumes and would include recall obligations. As with the U.S. system, personal importation would require processing through one of these commercial entities. An individual wouldn't be allowed to make an entry without the involvement of a commercial company. This would ensure quality, compliance and a recallability for emission and safety standards. Rather than controlling compliance through provincial licensing, as mentioned in the bill, customs would inform Transport Canada

[*Translation*]

l'Amérique du Sud ou même, d'Europe. Comme l'article 6 exige beaucoup moins de renseignements, les particuliers qui importent des véhicules seront probablement plus portés à ne pas se conformer aux normes relatives à la sécurité et aux dispositifs anti-pollution.

Comme les rappels ne sont possibles que grâce à l'examen des véhicules par des importateurs commerciaux compétents et certifiés, l'article 6 ouvre la porte à l'absence de rappel pour les voitures importées par des particuliers. Dans le projet de loi envisagé, ces importations sont régies par les alinéas 5.(1)a), b), d) et e), mais ne sont pas touchées par les dispositions relatives à la tenue de dossiers ni par les mécanismes se rapportant «aux avis de défaut», aux paragraphes 10(1) à 10(7).

Si l'on songe que l'on traverse souvent la frontière entre le Canada et les États-Unis pour voyager ou pour faire des achats, on comprend que les importations personnelles représenteront un gros pourcentage des véhicules américains entrant dans l'économie canadienne. D'après les sondages, environ 80 p. 100 à 85 p. 100 des importations seront effectuées par des particuliers. D'après les projections dont on dispose, des milliers de véhicules dangereux ou non sécuritaires circuleront sur les routes de nos provinces, dans une telle éventualité. Il n'y aurait aucun moyen de contrôler ou d'imposer le respect des avis.

En résumé, le contenu et l'objectif du projet de loi sont louables, mais il y a certaines dispositions qui sont parallèles aux premières versions du *Clean Air Act* et du *Motor Vehicle Safety Act* des États-Unis.

Depuis l'entrée en vigueur de ces lois, la Environmental Protection Agency et le ministère américain des Transports rendent possible le renvoi des véhicules, grâce à un cautionnement versé au moment de l'importation. Ce n'est toutefois que ces dernières années qu'on a mis au point un plan concis pour assurer le contrôle de la qualité des modifications, tout en permettant que soient envoyés aux importateurs et aux entreprises les avis de rappel appropriés. Nos pays sont semblables en bien des façons; à mon avis, il faudrait toutefois adopter des programmes de surveillance et d'immatriculation semblables à ceux des États-Unis pour vraiment garantir l'application de nos normes.

Je recommande que l'on modifie le projet de loi S-8, pour veiller à ce que les entreprises commerciales participant à l'importation de véhicules en provenance des États-Unis soient reconnues comme ayant les connaissances nécessaires sur les différences entre les normes et les exigences anti-pollution des États-Unis et du Canada. Ce principe serait soumis aux niveaux d'inspection et d'application prévus aux articles 14 à 17, lesquels se rapportent aux pénalités. Les exigences de cautionnement seraient toutefois fondées sur les volumes d'importation et comprendraient des dispositions relatives aux rappels. Comme pour le système américain, l'importation par un particulier devrait passer par une société commerciale. Ainsi, un particulier ne pourrait faire entrer un véhicule au pays sans la participation d'une société commerciale. On assurerait ainsi la qualité et le respect des modifications nécessaires, de même que la possibilité de procéder à des rappels relatifs aux normes d'émissions et de

[*Texte*]

or a separate agency of the details at the time of entry into the country, and a controlling mechanism would be in place.

The ultimate goal of these amendments would provide for safe and proper modification of all vehicles, and give the Canadian consumers adequate notification should their vehicles be recalled for any improper equipment placement.

Mr. Angus: Mr. Carmon, thank you very much for your very comprehensive presentation. I'll be honest with you, I'm not sure if I totally understand some of the things you've raised, and hopefully through questions we can sort that out a little bit. But you make some very valid points.

The first one I want to pursue, and you're the first one to even suggest this, is that there may be situations where a vehicle is brought in, the person signs the piece of paper promising to correct the deficiencies, goes away and finds out that it is technically impossible. As I understand the act, it's really aimed at some of those things that are uniquely Canadian, such as the daytime running lights, the odometer stickers, the bilingual stickers, things like that. Nothing seems too onerous, where this would be a worry. Can you elaborate a little on those elements that you see us having a problem with and where we might have to have some means of basically sending the vehicle back?

Mr. Carmon: A very common occurrence that we experienced in the 1970s and 1980s was personal and commercial importation of vehicles that did require modifications, and I'm referring to Canadian prototypes. I was also involved with European imports from Germany.

• 1100

The US standards regarding seatbelts are very inferior to the Canadian standards. American buckle-up requirements are not as they are in Canada with the provincial law enforcement agencies. Americans tend not to buckle up their seatbelts, so the government required automatic seatbelts so they wouldn't forget. Canadians, based on surveys, tend to buckle up. They realize the importance of seatbelts.

Cross-border shopping is very common with the local dollar exchange and whatever, so should an individual person cross the border—and I could foresee it happening on a regular basis—the car would be admitted with the inferior seatbelts.

Attempts would be made to install the Canadian version seatbelts. They're anchored in different locations. It would require removing the present seatbelts, anchoring them properly in accordance with the CMVSS standards. I feel that may not take place unless there is a qualified entity out there that was answerable through an audit or inspection or whatever. If an individual brings a vehicle in and delivers it to his local garage, which may not be familiar at all with the anchorage techniques, he would be supplied with a work order or a letter or some type of document showing that the standards were met, while in fact he's driving on the Canadian highway with inadequate seatbelts.

Mr. Angus: Other witnesses have suggested, as you have, that some kind of bonding mechanism be put in place. Do you have any sense of what kind of value we should be looking at?

[*Traduction*]

sécurité. D'après le projet de loi actuel, c'est l'immatriculation provinciale qui servirait à contrôler l'observation des normes. Je propose plutôt que les douanes informent Transports Canada, ou un autre organisme, au moment de l'entrée du véhicule au pays. On disposerait ainsi d'un mécanisme de contrôle.

Ces amendements visent la modification sécuritaire et nécessaire de tous les véhicules, tout en donnant aux consommateurs canadiens la possibilité d'être avisés si leur véhicule fait l'objet d'un rappel.

M. Angus: Merci beaucoup, monsieur Carmon, de votre exposé. Pour être honnête, je ne suis pas certain d'avoir bien compris toutes les questions que vous avez soulevées. J'espère que les questions que je vais poser me permettront de mieux comprendre. Vous nous avez présenté des arguments solides.

Parlons d'abord d'une question que vous êtes le premier à soulever. Il est possible qu'un véhicule soit importé, que l'importateur promette par écrit d'apporter les modifications nécessaires, et qu'il constate par la suite que cela est techniquement impossible. La loi parle de caractéristiques canadiennes, comme les feux de jour, les étiquettes sur l'odomètre, les étiquettes bilingues, etc. Il n'y a rien là de très important; rien d'inquiétant. Pouvez-vous nous dire dans le cas de quels éléments cela pourrait être grave? Dans quels cas il faudrait pouvoir renvoyer le véhicule aux États-Unis?

M. Carmon: Dans les années soixante-dix et quatre-vingt, nous avons vu très souvent des cas d'importations privées de véhicules qui nécessitaient des modifications: je veux parler de prototypes canadiens. J'ai vu également des cas d'importations d'Europe, notamment d'Allemagne.

Les normes américaines relatives aux ceintures de sécurité sont bien inférieures à celles du Canada. Les exigences sur le port de la ceinture sont également différentes; au Canada, les corps policiers provinciaux sont responsables de l'application de la loi. Comme les Américains ont tendance à ne pas attacher leur ceinture, le gouvernement a exigé des ceintures automatiques. D'après des sondages, les Canadiens portent leur ceinture dont ils comprennent l'importance.

Le magasinage outre-frontière est très populaire, notamment en raison du taux de change. Si une personne passe la frontière, ce qui se produira de plus en plus souvent selon moi, la voiture entrera au pays malgré ces ceintures de sécurité de qualité inférieure.

On pourra essayer d'installer des ceintures de type canadien. Leurs points d'ancrage sont toutefois différents. Il faudrait retirer les ceintures et les ancrer selon les normes de la NSVAC. À mon avis, cela ne se produira que si une autorité responsable fait des vérifications ou des inspections. Advenant qu'un particulier importe un véhicule et le confie à son mécanicien local, qui peut ne pas connaître ces techniques d'ancrage, il recevra tout de même un bon de travail, une lettre ou un document quelconque prouvant que les normes sont respectées; il disposera pourtant d'un véhicule dont les ceintures de sécurité ne seront pas conformes.

M. Angus: D'autres témoins ont proposé, comme vous, un mécanisme de cautionnement. Auriez-vous une suggestion à propos du montant d'un tel cautionnement?

[*Text*]

Mr. Carmon: The safety and emissions standards were introduced January 1, 1968. I became involved shortly thereafter with importing and meeting these standards. For probably 15 or 16 years, the bonding was enforced under the U.S. customs surety bond. As with any type of commodity that was entered, if these agencies were not satisfied, they would notify you, as customs, and you, as customs, would notify the importer of record and also the bonding company that the vehicle must be redelivered. There wasn't as much success with that. It was based on the value of the vehicle.

Mr. Angus: If I paid $5,000 for the vehicle, the bond would have to be for $5,000?

Mr. Carmon: In 1988, they required—when I say "they" I'd like to refer to U.S. Customs in conjunction with the two agencies, the NHTSA division of the Department of Transportation on the safety standards and also the Environmental Protection Agency. They determined that the value of the vehicle wasn't enough to enforce this—there was too much non-compliance, there were too many problems—and that at three times the value of the vehicle they would have better luck.

At that time, I believe it was July 1, 1988, the requirement went into effect that three times the value of the imported motor vehicle would be posted. The current provisions, which have been modified substantially since 1988, require under the DOT that a bond at one and a half times the value must be posted at the time of importation. Also listed on that bond is a qualified commercial importer.

Thus far—I checked two weeks ago—I believe there are eight or nine commercial entities in the United States that are capable and have been certified by the Department of Transportation to carry out such functions. With the Environmental Protection Agency they have a written agreement from a qualified designated Canadian importer within the United States that they will comply with the emission laws.

Mr. Angus: So you have to go through one of those eight or nine agencies, even as an individual, to bring a car into the States?

Mr. Carmon: Yes.

• 1105

Mr. Angus: What does it cost to get a bond? Let's say that the value of the bond is $27,000. What would it cost me to obtain that bond?

Mr. Carmon: Presently, on the average, $2 to $3 for $1,000 in value.

Mr. Angus: Okay. So it's not a horrendous barrier for people to get that.

Mr. Carmon: That's correct.

Mr. Angus: One of the other areas I want to pursue with you is the question of wrecked vehicles being imported and then recycled. As I understand it, the Province of Quebec. . .for any wrecked vehicle or vehicle that's being considered written off, for it to be reregistered if there's been structural damage, they have to present a picture showing it on a full body frame. Is there a need to have something similar to deal with the question of wrecks that have been imported—and I'm not

[*Translation*]

M. Carmon: Les normes relatives à la sécurité et aux dispositifs anti-pollution sont entrées en vigueur le 1er janvier 1968. Peu de temps après, j'ai commencé à faire de l'importation et à m'efforcer de respecter ces normes. Pendant 15 ou 16 ans, un cautionnement était exigé par les douanes américaines. Comme pour tout type de marchandises importées, si les autorités n'étaient pas satisfaites, on vous avisait, de même que les douanes; vous, comme les douanes, deviez aviser l'importateur officiel ainsi que la société de cautionnement de la nécessité de renvoyer le véhicule. Ce n'était pas une grande réussite. C'était en fonction de la valeur du véhicule.

M. Angus: Si j'avais payé le véhicule 5 000$, le cautionnement aurait été de 5 000$?

M. Carmon: En 1988, les douanes américaines, de même que la division NHTSA, du ministère des Transports, qui étaient responsables des normes de sécurité, ainsi que la Environmental Protection Agency, ont décidé que le montant de la valeur du véhicule n'était pas suffisante pour assurer l'application de la loi. On n'observait pas suffisamment la loi; il y avait beaucoup de problèmes. Ils ont donc estimé que le triple de la valeur du véhicule constituerait un montant plus adéquat.

À l'époque, je pense que c'était le 1er juillet 1988, on a exigé le versement du triple de la valeur du véhicule importé. Il y a eu des modifications substantielles depuis et le ministère des Transports n'exige plus comme cautionnement que 150 p. 100 de la valeur du véhicule, à verser au moment de l'importation. Le document de cautionnement doit également donner le nom d'un importateur commercial accrédité.

J'ai vérifié il y a deux semaines et il y a maintenant huit ou neuf sociétés commerciales aux États-Unis qui ont été accréditées par le ministère des Transports pour le cautionnement. Il y a une entente écrite avec la Environmental Protection Agency, signée notamment par un importateur canadien désigné aux États-Unis. D'après cette entente, il y aura conformité avec les lois relatives aux émissions.

M. Angus: Même les particuliers doivent donc s'adresser à l'une de ces huit ou neuf entreprises, s'ils veulent importer un véhicule aux États-Unis?

M. Carmon: Oui.

M. Angus: Combien cela coûte-t-il pour être cautionné? Disons que la valeur de la caution est de 27 000$. Combien cela me coûterait-il pour l'obtenir?

M. Carmon: Actuellement, en moyenne, de 2$ à 3$ par 1 000$ de valeur.

M. Angus: Bien. Ce n'est donc pas un obstacle insurmontable pour les gens.

M. Carmon: C'est exact.

M. Angus: Une des autres questions que je voudrais examiner avec vous c'est celle des épaves qui sont importées, puis recyclées. Si je comprends bien, la province de Québec... Pour qu'un de ces véhicules, ou tout véhicule considéré comme irrécupérable, puisse être ré-immatriculé, s'il a subi des dommages structurels, il faut pouvoir présenter une photo du véhicule sur un châssis complet. Est-il nécessaire d'avoir quelque chose d'analogue pour régler la question des épaves qui

[*Texte*]

thinking so much of a car that's been submerged in water for a period of time, but one where there's structural damage or tampering with the structural integrity, by welding a bar in a wheel well, for example, to hold the body out and therefore creating a lethal situation. Is there a need? Is there that much traffic in wrecks between Canada and the U.S?

Mr. Carmon: Yes, there is. As a matter of fact, during the 1970s and early 1980s, that opened a line of business or avenue for creative people to import structurally damaged vehicles for entry purposes as waste material. For a period of time they were successful with that, only to find that some chop shop down the road that had no knowledge of crash standards, structural ability or replacing safety equipment, would put the vehicle back together. It would be retitled in the United States, and it would be on U.S. highways endangering the lives of individuals within.

Mr. Angus: Are you saying a Canadian chop shop would do the work and then send it back?

Mr. Carmon: No, I'm sorry, a U.S. chop shop.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Carmon: The vehicle would cross the border as waste or scrap through waste or scrap provisions. The vehicle would be put back together incorrectly and registered on the highway, as you said, with some improper welding, or whatever repair was needed. Under the current requirements, U.S. Customs have been informed by the Department of Transportation that any vehicle is a vehicle. Even if it's an insurance write-off or structurally unsound and it appears to be a vehicle, it must be entered as a vehicle. That kicks in the mechanism for a qualified registered importer certified by the Department of Transportation, to correct the flaws in the vehicle and ready the vehicle for the highway. These companies are subject to approval before the vehicle is released, which allows the representatives from the Department of Transportation to physically inspect the vehicle before a title is issued.

Mr. Angus: Are you suggesting that we should have some kind of similar mechanism for the wrecked vehicles coming from the U.S. into Canada?

Mr. Carmon: Yes, I am.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Atkinson: Mr. Carmon, thank you for your presentation. As Mr. Angus said, there are some new things here, and we thank you for that. Basically we've heard this before from a number of people. It refers to subclause 7(2) of the bill, which requires filling out a declaration on a vehicle from the United States and then making the proposed modifications and so on. I don't mean to be technical, but I think the other things that you mentioned. . .I assume in the United States are under regulations to their act, and they've set up this system. Would that be correct? Do you have knowledge of that?

[*Traduction*]

ont été importées—je ne songe pas tellement à une auto qui a passé un certain temps au fond de l'eau, mais à celle qui a subi des dommages structurels ou dont l'intégrité structurelle a été compromise, en soudant une barre dans le logement d'une roue, par exemple, pour tenir la carrosserie, créant ainsi une situation extrêmement dangereuse. Est-ce nécessaire? Le trafic des épaves de véhicules automobiles est-il si important entre le Canada et les États-Unis?

M. Carmon: Oui, c'est nécessaire. En fait, dans les années 1970 et au début des années 1980, cela a permis aux gens astucieux d'importer des véhicules endommagés sur le plan structurel, qu'ils faisaient passer pour des matériaux de récupération. Cela a bien marché pendant un certain temps; jusqu'au jour où l'on s'est aperçu qu'un quelconque petit atelier à la sauvette, qui n'y connaissait rien aux normes d'impact, à l'intégrité structurelle ou au remplacement de l'équipement de sécurité, réparait le véhicule. Celui-ci était ensuite re-immatriculé aux États-Unis et recommençait à rouler sur les routes américaines, véritable danger pour la vie de ses passagers.

M. Angus: Vous voulez dire qu'un atelier canadien faisait ce travail et renvoyait ensuite le véhicule?

M. Carmon: Non, excusez-moi; un atelier américain.

M. Angus: Bon.

M. Carmon: Le véhicule franchissait la frontière comme matériau de récupération, conformément aux dispositions relatives aux déchets et rebuts. Le véhicule était ensuite mal réparé et, comme vous le dites, autorisé à nouveau à circuler sur les routes, avec des soudures ou des réparations de fortune. Conformément aux normes actuelles, le ministère des Transports a informé les douanes américaines que tout véhicule doit être considéré comme tel. Même si la compagnie d'assurances l'a jugé irrécupérable, ou s'il est défectueux sur le plan structurel et qu'il a l'apparence d'un véhicule, il doit entrer comme tel. Cela déclenche la procédure qui implique un importateur qualifié, certifié par le ministère des Transports, lequel est chargé de réparer le véhicule et de le préparer de manière à ce qu'il puisse à nouveau circuler. Avant de pouvoir libérer le véhicule, une telle entreprise doit obtenir une autorisation, ce qui permet aux représentants du ministère des Transports de procéder à une inspection préalable du véhicule.

M. Angus: Voulez-vous dire que nous devrions avoir un mécanisme du même genre pour les épaves qui nous arrivent des États-Unis?

M. Carmon: Oui.

M. Angus: Bien.

M. Atkinson: Monsieur Carmon, je vous remercie de votre exposé. Comme le disait M. Angus, il nous apporte un certain nombre d'éléments nouveaux; nous vous en remercions. Il s'agit d'ailleurs de remarques qui ont été faites par plusieurs autres témoins. Ces questions relèvent du paragraphe 7(2) du projet de loi, qui exige qu'une déclaration soit remplie pour tout véhicule en provenance des États-Unis et que les modifications proposées lui soient ensuite apportées. Je ne voudrais pas entrer dans trop de détails techniques, mais il me semble que les autres questions que vous avez soulevées. . . J'imagine qu'aux États-Unis, elles sont assujetties aux règlements découlant de leur loi, et qu'un tel dispositif a été mis en place. Est-ce exact? Êtes-vous au courant?

[*Text*]

Mr. Carmon: Yes. All imported vehicles, whether personal or commercial, would be required to go through an approved entity that's sufficiently bonded and has demonstrated sufficient knowledge to process the vehicle that was imported.

• 1110

Mr. Atkinson: If you're referring to the act, you're referring to subclause 7(2) and the fact that it states that a person can just make a declaration and then make the modifications before registration. Other people have brought that to our attention. I think that's what you're referring to with your brief. I know that you're probably not familiar with the actual wording of the legislation, but I would assume that's what you're getting at.

Mr. Carmon: What I was referring to was the mechanism in place with the personal imports, as mentioned under clause 6. Would the proper channels be followed to modify the vehicle before it's titled or registered in a province? There seems to be a weakness within the act.

Mr. Atkinson: Okay. We've asked for the American system, and so we are going to compare it and see what the similarities are.

Thank you for your presentation.

Mr. Carmon: Thank you.

Mr. Angus: Can you give us a guess as to the number of wrecks that will be coming cross the border in 1993?

Mr. Carmon: I couldn't accurately estimate. I see both individuals and companies approaching customs with that problem. Of course, with the increased traffic, with the U.S. shoppers in Canada and Canadian insurance companies selling to U.S. companies, it seems to be on the increase.

Mr. Angus: Would you say it's a substantial portion of the cross-border trade? We're talking about 135,000 vehicles a year. Are we talking maybe a couple of thousand or are we talking in excess of that?

Mr. Carmon: It would probably be under 5%.

Mr. Angus: Thank you, sir. I appreciate your assistance.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Carmon, for being with us this morning and travelling, I presume, all the way from south of the 49th to our fair town today to present your views on Bill S-8. As has been evidenced, you have raised some interesting points and they have been duly noted. We thank you for your interest.

Mr. Carmon: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Our next witness is from the National Auto Auction Association. We have with us Ruth Hart-Stephens, who is the president-elect. Ms Hart-Stephens has indicated that she would like to present a video to the committee. I understand it will take between 20 and 25 minutes. Is that correct?

Ms Ruth Hart-Stephens (President-elect, National Auto Auction Association): Yes, approximately.

[*Translation*]

M. Carmon: Oui. Tous les véhicules importés, qu'il s'agisse de véhicules particuliers ou commerciaux, doivent passer par un organisme autorisé, ayant un cautionnement suffisant, qui a fourni la preuve qu'il était compétent pour traiter le véhicule importé.

M. Atkinson: Si vous faites ici allusion à la loi, il s'agit du paragraphe 7(2) qui dispose qu'une personne peut se contenter de faire une déclaration, puis d'apporter des modifications avant l'immatriculation du véhicule. D'autres témoins ont attiré mon attention là-dessus. Je crois que c'est ce à quoi vous vous référez dans votre mémoire. Je sais que vous ne connaissez probablement pas le texte exact de la loi, mais je suppose que c'est ce que vous voulez dire.

M. Carmon: Ce dont je parlais, c'est du mécanisme mis en place pour les importations de véhicules particuliers, comme en fait état l'article 6. Le processus approprié serait-il suivi pour modifier le véhicule avant qu'il soit immatriculé dans une province? Il semble que ce soit un des points faibles de la loi.

M. Atkinson: Bien. Nous avons demandé qu'on nous communique le règlement américain; nous allons donc le comparer avec le nôtre et voir quelles sont les similitudes.

Je vous remercie de votre exposé.

M. Carmon: Merci.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner une idée du nombre de carcasses de véhicules qui franchiront la frontière en 1993?

M. Carmon: Je ne pourrais pas le faire de manière précise. Je vois des particuliers et des sociétés qui soumettent ce problème aux douanes. Naturellement, du fait de la circulation accrue, des Américains qui viennent faire leurs courses au Canada et des ventes de sociétés d'assurances canadiennes à des sociétés américaines, il semble qu'il y ait une augmentation dans ce domaine.

M. Angus: D'après vous, cela représente-t-il une part importante du commerce transfrontalier? Cela représente 135 000 véhicules par an. Dans les cas qui nous concernent, avons-nous affaire à 2 000 véhicules environ, ou plus?

M. Carmon: Le pourcentage est probablement inférieur à 5 p. 100.

M. Angus: Merci, monsieur. Je vous remercie de votre aide.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Carmon d'être venu ce matin après un voyage qui, je l'imagine, vous amenait du Sud du 49ième parallèle à notre belle ville pour y exposer vos vues sur le projet de loi S-8. Vous avez manifestement soulevé un certain nombre de points intéressants; nous en avons dûment pris note. Merci de l'intérêt que vous avez manifesté.

M. Carmon: Merci, monsieur le président.

Le président: Notre prochain témoin est Ruth Hart-Stephens, présidente désignée de la National Auto Auction Association. Mme Hart-Stephens nous a dit qu'elle désirait présenter un vidéo au comité. Je crois qu'il doit durer de 20 à 25 minutes. C'est bien cela?

Mme Ruth Hart-Stephens (présidente désignée, National Auto Auction Association): Oui, environ.

[*Texte*]

The Chairman: This would then leave a much reduced time for questions and comments from our committee, but provided that's acceptable to you and we have agreement from the members, we can proceed. I trust you don't have a brief that you intend to present.

Ms Hart-Stephens: No, but I do have a message. If at any time you feel the video becomes superfluous, please cut it off and I will go on with my presentation.

The Chairman: Could you give us an indication as to how long your presentation will be?

Ms Hart-Stephens: Maybe 10 minutes.

The Chairman: It leaves precious little time for questioning.

Ms Hart-Stephens: I think it's important that you see the video. It certainly pertains to what my previous colleague has stated with regard to cars coming in from the U.S. Let's look at the first part of it.

The Chairman: Okay, let's.

Mr. Angus: Maybe it will answer a lot of questions.

The Chairman: It very well could, yes.

[*Video presentation*]

• 1125

The Chairman: Well, so far, Ms Hart-Stephens, your judgment is right on. I think it was important that the committee see that. We will now ask you to proceed with what you have to say.

Ms Hart-Stephens: Thank you. Hon. members, ladies and gentlemen, I am honoured to be here today. Thank you for the opportunity to present the used car industry's point of view on Bill S-8, particularly subclause 7(2).

If I appear nervous, please understand that I'm used to talking to new and used car dealers and am overwhelmed in your presence. However, I do have a message for you. My presentation is not technical, but it certainly contains a lot of common sense. I am here to represent an industry that sells 12 million cars a year, with a total retail value of $50 billion, the automobile auction industry. You have seen on the *60 Minutes* program a brief explanation as to what it is about. It is strictly dealer to dealer. We sell for the manufacturers, Chrysler, Ford, GM, and this week we had a sale for Volkswagen Canada.

• 1130

At Toronto Auto Auction, where I am general manager, we sold more than 55,000 cars wholesale through our $20 million facility in Milton last year. There are 242 auctions in Canada and the U.S., and I'm only telling you this to impress upon you the fact that this is a big industry and does carry a lot of weight, particularly in the U.S., where it is known much better.

I have been in the auction business—I hate to tell you this—for 40 years and I do know the car business in Canada. I've worked with the National Auto Auction Association in the U.S. for 20 years and I'm also very familiar with the U.S. car industry.

[*Traduction*]

Le président: Cela va donc beaucoup réduire le temps dont nous disposerons pour les questions et les commentaires des membres de notre comité; toutefois si vous êtes d'accord, et mes collègues aussi, nous pouvons poursuivre. J'imagine que vous n'avez pas de mémoire à présenter.

Mme Hart-Stephens: Non, mais j'ai un message. Si, à un moment quelconque, ce vidéo vous paraît superflu, n'hésitez pas à l'interrompre, je poursuivrai mon exposé.

Le président: Pourriez-vous nous donner une idée de la longueur de celui-ci?

Mme Hart-Stephens: Peut-être 10 minutes.

Le président: Cela ne nous laisse guère de temps pour les questions.

Mme Hart-Stephens: Je crois qu'il est important que vous voyez ce vidéo. Il illustre parfaitement ce que le collègue qui m'a précédé a dit au sujet des voitures qui viennent des États-Unis. Voyons-en la première partie.

Le président: Allons-y.

M. Angus: Il offrira peut-être réponse à bien des questions.

Le président: C'est tout à fait possible, en effet.

[*Projection du vidéo*]

Le président: Eh bien, jusqu'à présent, madame Hart-Stephens, vous avez mis en plein dans le mille. Je crois qu'il était important que le comité voit ce vidéo. Veuillez poursuivre.

Mme Hart-Stephens: Merci. Honorables membres, mesdames et messieurs, je suis honorée d'être ici aujourd'hui. Je vous remercie de me permettre de présenter le point de vue de l'industrie des voitures d'occasion sur le projet de loi S-8, en particulier, le paragraphe 7(2).

Si je vous parais nerveuse, comprenez que d'habitude je ne parle qu'à des vendeurs de véhicules neufs ou d'occasion, et que votre présence m'impressionne profondément. J'ai cependant un message à vous transmettre. Mon exposé n'a rien de technique, mais il est plein de bon sens. Je représente ici l'industrie de la vente aux enchères de véhicules automobiles; elle en vend 12 millions par an, ce qui représente une valeur au détail de 50 milliards de dollars. L'émission *60 Minutes* vous a offert une brève explication de son fonctionnement. Cela se fait strictement de vendeur à vendeur. Nous vendons pour des fabricants tels que Chrysler, Ford, GM; et cette semaine nous avons eu une vente aux enchères pour Vokswagon Canada.

À la Toronto Auto Auction, dont je suis directrice générale, nous avons vendu l'an dernier plus de 55 000 véhicules à des grossistes dans notre complexe commercial de 20 millions de dollars à Milton. Il y a 242 ventes aux enchères au Canada et aux États-Unis; je vous dis cela pour vous faire comprendre qu'il s'agit d'une industrie importante, qui a beaucoup de poids; en particulier aux États-Unis, où elle est beaucoup plus connue.

Je travaille dans le domaine des ventes aux enchères—je l'avoue à regret—depuis 40 ans, et je connais bien l'industrie de l'automobile au Canada. J'ai travaillé avec la National Auto Auction Association aux États-Unis pendant 20 ans, et je connais également fort bien l'industrie américaine de l'automobile.

[*Text*]

I am submitting to you today a presentation that was given in New Orleans this past Monday, with regard to odometers and wrecked cars by the National Auto Auction Association.

Let me explain to you with your Bill S-8 what you're trying to do. You are inviting used car dealers from the U.S., you are inviting the Canadian retail public to unknowingly bring cars into Canada that possibly have problems—wrecked vehicles, two cars put together, stolen cars crossing the border. If there isn't a central system devised and strictly enforced when the car comes across the border, we have emission control problems that are going to surface.

A consumer will bring a car across the border and eventually trade it into a car dealer, which is naturally where I'm coming from. This will be two years after the car comes across the border. The car dealer will say to them that the car cannot come into Canada. This car is two cars put together. This was a flood car. This car has an odometer problem; in other words, the odometer has been rolled back.

If you allow these cars to come across the border without some strict enforcement, we're going to be in trouble not only now, with the consumers, but down the road with the car dealers. You must put procedures in place when bringing cars into the country and obtaining the K22 at customs so that there is further implementation of restrictions on the car.

As you saw in the film, cars can be improperly rebuilt. They can very often be two cars put together. If you're going to let just anyone drive across the border with a car he has bought in the U.S., eventually that car is going to hurt Canadians.

There's also a problem of serial plates on cars. Very often cars are bought only for the serial plate. The serial plate is put onto a stolen car and the car then would be brought across the border. If you do not check these cars at the border, you are going to be inundated with wrecked cars, stolen cars, emission problem cars, flood cars, anything—you can see what the United States is doing through this film. They are putting in this new bill 4542 that is going to mark salvage on titles. They have a title bill in the U.S. We do not have a title bill. You can see that every car that they cannot get rid of in the U.S. is going to be brought across that border and sold here in Canada.

Of course, one thing leads to another. A person brings a car into Canada, decides to borrow some money on that car, and later he finds out the car should not be in Canada and is going to cost thousands of dollars to bring it up to our standards. Is the borrower going to continue to pay for that car, or is he going to say to the bank, hey, the car is yours? They can take it and do what they want with it. The bank, in turn, loses money on the car.

[*Translation*]

Ce que je vous fais aujourd'hui le même exposé que celui qu'a fait à la Nouvelle-Orléans lundi dernier, la National Auto Auction Association au sujet des compteurs kilométriques et des véhicules accidentés.

Permettez-moi de vous expliquer ce que vous essayez de faire avec votre projet de loi S-8. Vous invitez les marchands d'automobiles d'occasion des États-Unis, vous invitez le public canadien à importer au Canada, sans le savoir, des véhicules qui présentent peut-être des problèmes—des véhicules accidentés, des autos reconstituées au moyen de deux véhicules différents, des voitures volées. S'il n'existe pas d'organisme central dont les règlements sont rigoureusement appliqués au moment où le véhicule passe la frontière, vous vous retrouverez plus tard avec des problèmes de limitation des émissions.

Un consommateur importera une auto qu'il revendra ensuite à un marchand d'automobiles, ce qui est naturellement la question qui m'intéresse. Il le fera, par exemple, deux ans plus tard. Le marchand lui dira que le véhicule ne peut pas être utilisé au Canada parce qu'il s'agit en fait de la combinaison de deux autos différentes, ou d'une auto endommagée au cours d'une crue, ou encore d'une auto dont le compteur kilométrique, a été magouillé; en d'autres termes, d'un véhicule dont on a réduit le kilométrage affiché au compteur.

Si vous autorisez l'entrée de ces véhicules sans mesures de contrôle rigoureuses, nous allons avoir des problèmes non seulement maintenant, vis-à-vis des consommateurs, mais plus tard, avec les marchands d'automobiles. Lorsque l'on importe des véhicules dans notre pays et que les douanes délivrent le formulaire K22, il faut qu'il y ait des dispositions qui permettent d'imposer d'autres restrictions aux véhicules.

Comme vous l'avez vu dans le film, des autos peuvent être mal reconstruites; il peut s'agir de la combinaison de deux véhicules cannibalisés. Si vous laissez n'importe qui passer la frontière avec une auto qu'il a acheté aux États-Unis, c'est un véhicule qui finira par faire des victimes parmi les Canadiens.

Il y a également le problème des plaques portant le numéro de série. Il y a des autos qui sont très souvent achetées uniquement pour cette plaque, laquelle est apposée sur un véhicule volé, ce qui permet de lui faire franchir la frontière. S'il n'y a pas de vérification à la frontière, vous allez être inondé de véhicules accidentés, de véhicules volés, de véhicules ayant des problèmes d'émissions atmosphériques, des véhicules endommagés par des inondations, n'importe quoi—vous pouvez voir ce que les États-Unis font, avec ce film. Avec leur nouvelle loi 4542, le terme «récupération» devra figurer sur le titre de propriété du véhicule. Il existe une loi à cet effet aux États-Unis; nous n'en avons pas. Il est facile de voir que toutes les autos dont ils ne pourront pas se débarrasser aux États-Unis vont franchir la frontière pour être vendues ici.

Bien entendu, cela fera boule de neige. Quelqu'un amène une auto au Canada, décide de l'utiliser comme garantie pour emprunter de l'argent, pour s'apercevoir ensuite que le véhicule ne devrait pas être au Canada et que cela va lui coûter des milliers de dollars pour pouvoir l'homologuer. L'emprunteur va-t-il continuer à payer pour ce véhicule? Ou va-t-il dire à la banque, tenez, gardez-le, il est à vous. Elle peut en faire ce qu'elle en veut mais, à son tour, la banque va perdre de l'argent sur l'automobile.

[*Texte*]

• 1135

A national database must be maintained on cars coming into Canada, complete with a follow-up for conversion to Canadian standards, or you can see wrecked cars or odometer-fraud cars. This can be done either by a federal agency or a private agency. As you can see, this would be easy to implement.

You can use Carfax. In Canada you can use R.L. Polk. It is not a difficult situation. A VIN number can be used to register the car in the computer and everything can be done from there. There must be a bond, as the previous speaker mentioned.

It is the only way. Gentlemen, you cannot tell me that you can say to someone as they cross the border, ''Go down and have this car checked and make sure that it's all right''. They go down and it's going to cost $2,000. Nobody's going to follow up on this. Can you honestly say that this person will go down and spend the $2,000 because you said at the border that they should do it when there's no follow-up? That's just common sense. We all know that that's not going to happen and you must put regulations in at the border.

At the Toronto Auto Auction we test drive cars four years old and newer. We have mechanics and we say to the dealer and put on the contract as it goes through the auction block, ''This car has a noisy transmission or bearing noise''. The dealer will then allow himself that much money to bid on the car. When he bids, he'll say, okay, the transmission's going to cost me $500; I will bid $500 less on the car. He's facing his problem before he buys the car.

All you're doing is allowing people to bring cars into Canada and they will have to face the problem after they get into Canada. If for no other reason than consumer protection you must, I beseech you, please, put regulations in so that these cars can be checked and a follow-up done at the border. It's not a difficult situation.

I thank you for taking the time to listen to me.

The Chairman: Thank you very much. We appreciate your interest and certainly your knowledge. I'm sure now that in view of your expertise you have many or several of the members of this committee very nervous about questioning because they're apt to demonstrate their possible lack of knowledge. Your credibility is about to be tested. Mr. Manley.

Mr. Manley: We have officials here. Is there any possibility of letting them respond to some of these issues directly? I'd find it helpful if they're prepared to do it.

The Chairman: We may very well have an opportunity to come back to them on these issues, but we'll follow the normal procedure now.

Mr. Manley: Let me ask you this. Have you had an opportunity to present these concerns to Transport Canada?

[*Traduction*]

Il est indispensable de tenir une banque de données nationale sur les véhicules importés au Canada, et de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier la mise en conformité des véhicules aux normes canadiennes; sans quoi, vous allez vous retrouver avec des véhicules endommagés ou des autos dont les compteurs kilométriques auront été trafiqués. C'est un travail qui peut être fait aussi bien par un organisme fédéral ou un organisme privé. Vous le voyez, ce serait facile à mettre en oeuvre.

Vous pouvez utiliser Carfax. Au Canada, vous pouvez utiliser R.L. Polk. Ce n'est pas difficile. On peut utiliser un NIV pour enregistrer le véhicule dans l'ordinateur, et tout le reste peut se faire à partir de cela. Il faudra également une caution, comme l'a dit le témoin précédent.

C'est la seule façon de procéder. Messieurs, vous n'allez pas me faire croire que l'on peut dire à quelqu'un, lorsqu'il passe la frontière: «Allez faire vérifier cette auto, et assurez-vous qu'elle fonctionne bien». Si cette personne suit votre recommandation, cela lui coûtera 2 000$. Mais s'il n'y a pas de suivi, croyez-vous vraiment qu'elle va aller dépenser 2 000$ parce que vous lui aviez dit à la frontière qu'il fallait qu'elle le fasse. C'est une simple question de bon sens. Nous savons tous qu'elle n'en fera rien. Il faut donc mettre en place des règlements s'appliquant au passage à la frontière.

À la vente aux enchères de Toronto, nous soumettons les véhicules âgés de quatre ans et moins à des essais sur route. Nous avons des mécaniciens et nous prévenons le marchand lorsqu'un véhicule «émet des bruits de transmission ou de roulement» par exemple; nous l'inscrivons également sur le contrat au moment de la vente aux enchères. Le marchand peut donc réviser son offre en conséquence. Lorsqu'il fait une offre, il se dit, bon, la transmission va me coûter 500$; je vais donc réduire mon offre de 500$. Il connaît ainsi le problème avant d'acheter l'auto.

Tout ce que vous faites, en permettant aux gens d'amener des autos au Canada, c'est de les obliger à confronter le problème après coup. Ne serait-ce que pour la protection des consommateurs, je vous en conjure, adoptez un règlement qui permet une vérification et un suivi à la frontière. Ce n'est pas difficile.

Je vous remercie de votre attention.

Le président: Merci beaucoup. Nous sommes sensibles à l'intérêt manifesté que vous avez démontré et nous apprécions votre connaissance du dossier. Je suis certain que vous avez intimidé plusieurs membres de ce comité, sinon beaucoup, qui vont maintenant avoir peur de révéler peut-être leur ignorance. Votre crédibilité est sur le point d'être mise à l'épreuve.

M. Manley: Nous avons avec nous des fonctionnaires de plusieurs ministères. Serait-il possible de les laisser intervenir directement sur certains de ces points. Je crois qu'il serait bon qu'ils acceptent de le faire.

Le président: Il se peut fort bien que nous ayons l'occasion de les consulter à nouveau, mais pour le moment, nous allons suivre la procédure habituelle.

M. Manley: Avez-vous pu exposer ces préoccupations à Transports Canada?

[*Text*]

Ms Hart-Stephens: No, because I was not aware, to be absolutely truthful, that this bill had proceeded as far as it had in Canada. We have in the U.S. a legislative watchdog committee that we do not have in Canada.

Obviously we are forming a Canadian committee within the National Auto Auction Association that's going to watch these bills. Unfortunately, I don't know politics—even if you don't know the car business—and I didn't know that the bill was going through until two weeks ago.

Mr. Manley: That's not simply criticism of your association; it's a criticism of the department that should be consulting people like you to find out what the implications of the legislation would be.

Can you summarize for me in a concise way what you've talked about and the regulations that would require a follow-up? Is part of what you're advocating a national registration system?

Ms Hart-Stephens: Yes. In other words, when you cross the border you get the K22. The K22 should not be given to the customer, and the customer should be asked to supply a bond, whether this is a retail customer or a car dealer.

The car dealer is where you're going to have the problems, because the retail customer would do it unknowingly. They certainly wouldn't buy a wrecked car, or a flood car or a clot car or whatever you want to call it.

You'll be dealing with U.S. car dealers, and it should be necessary at the border to not give them the K22. They should place a bond and then, just as they do in the U.S., take the car to these stations. The car is inspected and run through the police database to see if the car has been stolen in the U.S. It will also tell whether the serial plate has been replaced, the car has ever been salvaged, what the odometer reading is on the car and when it was bought in the U.S.

• 1140

You have to understand that in the United States they are miles ahead of us as far as titles are concerned, and they have a very strong enforcement on odometer fraud. The cars can be checked for odometer fraud. It's not a big thing.

You only go into the database and the U.S. computers. They're more than willing to help. Certainly, the Canadian Auto Theft Bureau is anxious to have this put in. We don't want any more stolen cars in Canada than we already have, and that's what you're asking, truthfully. You're just saying, "We'll open the border, so bring all your garbage and we'll accept it".

Mr. Manley: Let me ask you this. My awareness of some of the implications of this bill have been from an individual level. I'll give you an example of a constituent who came to me and said, "I've just landed a job here in Ottawa with a national

[*Translation*]

Mme Hart-Stephens: Non, parce que, très franchement, je ne savais pas que l'étude de ce projet de loi était déjà allée aussi loin, au Canada. Aux États-Unis, nous avons un comité de surveillance législative, ce qui n'existe pas au Canada.

Bien entendu, nous sommes en train de constituer un comité canadien au sein de la National Auto Auction Association, lequel aura pour tâche de suivre ces projets de loi. Malheureusement, si vous ne connaissez pas bien le domaine de l'automobile, je suis toute aussi ignorante de la politique; je n'ai découvert l'existence de ce projet de loi il y a seulement deux semaines.

M. Manley: Il ne s'agit pas simplement d'une critique de votre association mais d'une critique du ministère qui devrait consulter des gens tels que vous pour savoir ce que seraient les répercussions de ce texte législatif.

Pourriez-vous me résumer en quelques mots ce dont vous avez parlé, ainsi que la réglementation qui nécessiterait un suivi? Recommanderiez-vous, entre autres, un système d'enregistrement national?

Mme Hart-Stephens: Oui. Autrement dit, lorsque vous passez la frontière, on vous délivre le formulaire K22. Celui-ci ne devait pas être remis au client qui devrait être tenu de présenter une caution, qu'il s'agisse d'un particulier ou d'un marchand d'automobiles.

C'est avec ce dernier que vous allez avoir des problèmes; car si le particulier importe un véhicule défectueux, c'est sans le savoir. Il est bien certain qu'il n'achèterait pas une auto accidentée, une auto endommagée par une inondation ou le produit d'une canibalisation, si je peux m'exprimer ainsi.

Vous aurez affaire aux marchands d'automobiles américains, et il ne faut pas qu'on leur donne le formulaire K22 à la frontière. Ils devraient être obligés de verser une caution; et, comme ils le font aux États-Unis, d'amener le véhicule dans des garages où il sera inspecté et où un contrôle sera effectué sur la banque de données de la Police pour vérifier qu'il n'a pas été volé aux États-Unis. Cela permettra également de déterminer si la plaque portant le numéro de série est d'origine ou non, si le véhicule n'a jamais été récupéré, son kilométrage, ainsi que la date à laquelle il a été acheté aux États-Unis.

Il faut que vous compreniez que les États-Unis ont une énorme avance sur nous en ce qui concerne le contrôle des titres de propriété; les sanctions sont d'ailleurs très sévères en ce qui concerne le tripotage des compteurs kilométriques, opération d'ailleurs facile à constater.

Il suffit de consulter les données des ordinateurs américains; là-bas, ils sont plus que disposés à collaborer. Le Canadian Auto Theft Bureau en serait tout à fait partisan. Nous ne voulons pas nous retrouver avec encore plus de véhicules volés au Canada; en vérité, c'est pourtant ce à quoi vous vous exposez. Car votre message est le suivant: «Nous allons ouvrir notre frontière; amenez donc tout ce dont vous ne voulez plus, nous l'accepterons».

M. Manley: Permettez-moi de vous poser une question: Ce que je sais de certaines des conséquences de ce projet de loi se situe sur un plan strictement individuel. Je vais vous donner l'exemple d'une commettante qui est venue me voir et m'a

[*Texte*]

association. I'm moving from Washington. It was an unexpected job and a great opportunity. I'm really happy. Three months ago I bought a brand new Toyota in Washington and they won't let me bring it in because they said it doesn't meet Canadian specifications and it can't be fixed by anyone but the manufacturer and the manufacturer won't fix it. What am I going to do? I've got a brand new car and Canada won't let me bring it in''. How would you address the problem that person has?

Ms Hart-Stephens: The Department of Transport issues a list of cars every three months that cannot be brought into Canada. I do have it in my briefcase and I'll be glad to leave it with you. For instance, Mercedes from 1989 and up cannot be brought into Canada. It does not meet Canadian standards. We're not talking about current model cars, at least I am not, because that is faced by the Department of Transport when they issue these bulletins every three months.

The problem with the Department of Transport is that they issue the bulletins but there's nobody to enforce them. Probably whoever brought the car across was just very unlucky at the border because the customs agent must have noticed it. There are no Department of Transport agents at the border crossings whatsoever.

I appeared with the Department of Transport about three months ago in Toronto. It's trying to put people at the border to look into these things. Just excuse me for one minute. I will get the—

Mr. Angus: Actually, we have those lists in our briefing book.

Ms Hart-Stephens: Do you? Okay.

Mr. Manley: However, the problem was not that it was on a list, because obviously this person wouldn't have seen a list in advance.

Ms Hart-Stephens: That's right.

Mr. Manley: The problem was that the deficiencies could not be remedied. You're right, if she had come to the border and said that she was a tourist going to visit Canada, she'd have crossed the border with her car. A lot of people tell the truth. She was immigrating to Canada and she was bringing her goods and possessions with her, and the law should work for people who want to obey it in a reasonable way. Her roadblock, literally, was that her car could not be fixed to whatever the requirements were. Even though an ordinary mechanic could have done the changes, it did not meet the regulatory framework, as I understood it. I engaged in long correspondence with the department. She finally had to sell her car to move to Canada.

Ms Hart-Stephens: I hope she sold it in the U.S.

Mr. Manley: She had to sell it in the U.S.

Ms Hart-Stephens: Yes, that's what I mean.

Mr. Manley: She could not move to Canada with her car. I guess what I'm asking you is that it seemed to me that subclause 7(2), which is the provision that you were concerned about, solved her problem. She would then be able to go and get

[*Traduction*]

déclaré: «Je viens de trouver un emploi à Ottawa, dans une association nationale. Je quitte donc Washington. C'était tout à fait inattendu, mais les perspectives sont excellentes et j'en suis vraiment ravie. Il y a trois mois, j'ai acheté une Toyota neuve à Washington et maintenant, on m'interdit de la ramener au Canada parce qu'elle ne satisfait pas aux normes canadiennes. Seul le fabricant peut la modifier, ce qu'il ne veut pas faire. Que faire? J'ai une auto neuve, et le Canada ne veut pas la laisser entrer». Comment règleriez-vous un tel problème?

Mme Hart-Stephens: Le ministère des Transports publie tous les trois mois une liste de véhicules dont l'importation est interdite. Je l'ai ici dans mon porte-documents, et je vous la laisserai volontiers. Vous ne pouvez pas, par exemple, importer au Canada des Mercedes 1989 ou plus récente. Elles ne répondent pas aux normes canadiennes. Nous ne parlons pas là de modèles de l'année—pas moi, en tout cas—car c'est le ministère des Transports qui s'en occupe, lorsqu'il publie ses bulletins trimestriels.

Le problème, c'est que le ministère publie des bulletins, mais qu'il n'y a personne pour appliquer ses directives. Il est probable que la personne qui voulait faire entrer cette voiture a joué de malchance à la frontière en tombant sur un douanier particulièrement attentif. Il n'y a pas d'agent du ministère des Transports aux postes frontaliers.

J'ai comparu avec le ministère des Transports, il y a environ trois mois, à Toronto. Celui-ci essaie de placer des agents à la frontière. Excusez-moi un instant; je vais vous trouver le. . .

M. Angus: En fait, nous avons déjà ces listes dans nos cahiers d'information.

Mme Hart-Stephens: C'est vrai? Parfait.

M. Manley: Le problème ne tenait cependant pas au fait que le véhicule figurait sur une liste; il est évident, en effet, que cette personne n'en aurait pas eu connaissance d'avance.

Mme Hart-Stephens: C'est exact.

M. Manley: Le problème était dû au fait qu'il n'était pas possible d'apporter les modifications nécessaires. Vous avez raison, si elle s'était présentée à la frontière en disant qu'elle venait faire du tourisme au Canada, elle serait passée avec son auto. Beaucoup de gens disent la vérité. Elle émigrait au Canada et ramenait ses biens et possessions avec elle. J'estime que la loi devrait être appliquée raisonnablement aux personnes qui tiennent à l'observer. La barrière, littéralement, à laquelle elle s'est heurtée était due au fait qu'il n'était pas possible de modifier son auto pour qu'elle soit conforme aux normes canadiennes. Un simple mécanicien aurait pu apporter les changements nécessaires, mais si je comprends bien, cela aurait été contraire aux règlements. J'ai entrepris une longue correspondance avec le ministère. Cette personne a été finalement obligée de vendre son auto pour venir au Canada.

Mme Hart-Stephens: J'espère qu'elle l'a vendue aux États-Unis.

M. Manley: Elle a été obligée de le faire là-bas.

Mme Hart-Stephens: Oui, c'est ce que je veux dire.

M. Manley: Elle ne pouvait pas rentrer au Canada avec son auto. Il me semblait pourtant que le paragraphe 7(2), qui est la disposition qui vous préoccupait, permettrait de résoudre son problème. Elle pourrait alors faire modifier son véhicule comme

[*Text*]

these things fixed and everybody would be happy. She would get her car registered in Ontario and away we go. However, that's also the section you have problems with, and I'm trying to see how we fix my constituent's case with what you're saying. You're talking about a wholesale influx of wrecked vehicles and other deficient vehicles.

• 1145

Ms Hart-Stephens: Yes, right. That will be exactly the thing, unless you do something at the border. What I am saying is, please don't let this go on for two years before the person finds out and has lost two years' depreciation on the car. The car is worth less money and they trade it into a dealer. The dealer can't do anything with the car. What's the dealer going to do? If your friend hadn't crossed the border, and I assume that it was a 1992 car—

Mr. Manley: Yes.

Ms Hart-Stephens: —because that's the only way it would have been caught... I am looking at 1990, 1991 cars, where they would not been caught at the border. If you catch a problem within 30 days, you do not have a problem. If you catch a problem within two or three years, you have a big problem, and by "you" I mean that Canada has a big problem. Truthfully, you are asking for problems. You are really inviting all that U.S. garbage that you saw on that video to come to Canada. They can't do anything with it anywhere else.

Unless you put strict enforcement as that car crosses the border, that is what you are going to end up with, as well as stolen cars, as well as flood cars. Believe me, I know the car business. I know what you are letting yourself in for. You are only letting yourself in for it because you do not understand what can happen any more than I understand the process of politics.

Mr. Manley: That is not one in which you can really gain reliable expertise anyway. Thank you, Mr. Chairman.

Ms Hart-Stephens: Well, I know I have to vote.

The Chairman: Thank you, Mr. Manley. Mr. Angus.

Mr. Angus: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank you for your presentation. I think it has been very helpful. It has allowed us to focus in on some of the concerns I have been raising.

With regard to wrecks coming across the border, there really are three options for us, and it may be in legislation or it may be in the regulations, in terms of how we do it. One is, as I facetiously said at the end of the tape, that we should just ban the vehicles. That's one option, banning any wrecks coming across the border, or some kind of process for verification of structural safety of the car or the vehicle, or do nothing.

Having said that, let me ask you, how accurate are the Carfax reports, particularly given what you said about the swapping of serial plates?

[*Translation*]

il le faut, et tout le monde serait content. Elle le ferait immatriculer en Ontario et cela règlerait la question. Cependant, c'est également là l'article qui vous pose problème; j'essaie de voir comment régler le cas de ma commettante en fonction de ce que vous dites. Vous parlez d'une véritable invasion de véhicules accidentés et autres véhicules en mauvais état.

Mme Hart-Stephens: Oui, c'est exact. C'est exactement ce qui va se passer, à moins que vous n'interveniez à la frontière. Ce que je vous demande, c'est de ne pas attendre deux ans avant que quelqu'un ne découvre l'existence d'un problème et ne se retrouve avec un véhicule déprécié, plus vieux de deux ans. Ce véhicule vaut donc moins d'argent et lorsque son propriétaire veut le vendre à un marchand d'automobiles celui-ci ne peut rien en faire. Que va-t-il faire, en effet? Si votre amie n'avait pas franchi la frontière, je suppose qu'il s'agissait d'un modèle 1992...

M. Manley: Oui.

Mme Hart-Stephens: ...car c'est la seule raison pour laquelle elle s'est fait prendre... Ce n'aurait pas été le cas, s'il s'était agit d'un modèle 1990 ou 1991. Si vous découvrez un problème; dans les 30 jours, tout va bien. Mais si vous en découvrez un deux ou trois ans plus tard, vous avez un gros problème, et par «vous», je veux dire que le Canada a un gros problème. Franchement, vous recherchez les difficultés. Ce que vous faites est une invitation à un afflux, au Canada, de tous ces rebuts américains que vous a montrés ce vidéo. Il est impossible de s'en débarrasser ailleurs.

À moins que vous n'imposiez un règlement rigoureux à la frontière, voilà ce avec quoi vous allez vous retrouver, sans compter les véhicules volés; ainsi que ceux qui ont été récupérés après des inondations. Croyez-moi, je connais bien le métier. Je sais à quoi vous vous exposez et si vous le faites, c'est parce que vous ne comprenez pas plus ce qui risque de se produire que je ne comprends moi-même la politique.

M. Manley: C'est un domaine dans lequel il est de toute façon impossible de devenir vraiment compétent. Merci, Monsieur le président.

Mme Hart-Stephens: Je sais, en tout cas, que je dois voter.

Le président: Merci, Monsieur Manley.

M. Angus: Je tiens à vous remercier de votre exposé. Je crois qu'il a été très utile. Il nous a permis de mieux cerner certains des sujets de préoccupations que j'avais mentionnés.

En ce qui concerne toutes ces épaves qui franchissent la frontière, il n'y a vraiment que trois options, sous la forme d'une loi ou d'un règlement. La première, comme je le disais en plaisantant à la fin de l'enregistrement, consisterait à interdire l'entrée des véhicules. Cette première option reviendrait donc à refuser l'entrée de tout véhicule accidenté; la seconde, à établir un processus de vérification de l'intégrité structurelle de l'auto ou du véhicule; la troisième, à ne rien faire.

Cela dit, quel est, selon vous, le degré d'exactitude du rapport de Carfax, compte tenu de ce que vous avez dit à propos de l'échange des plaques portant les numéros de série?

[*Texte*]

Ms Hart-Stephens: When the car crosses the border, as it would cross now, you would not know it is wrecked if you do not put something into process at the border. That is number one.

Number two, Carfax is only one of two agencies in the U.S. Carfax have only 15 states on their files. R.L. Polk & Co. have 43 of the 49 states. They also have 6 provinces in Canada. So their database is extremely good.

Mr. Angus: Would you say that within their database we are talking about 90% accuracy, 99%?

Ms Hart-Stephens: R.L. Polk pick up their database not only from insurance companies but also from titles. In other words, they go directly to the registration of titles in whatever state, including the state of California.

Mr. Angus: Okay. What are the six provinces in Canada?

Ms Hart-Stephens: The maritimes, Ontario, Quebec and British Columbia.

Mr. Angus: So the prairies are—

Ms Hart-Stephens: They are working on getting the prairies.

Mr. Angus: If a car is coming from one of the 43 states that R.L. Polk has a database for, or the 15 states that Carfax has a database for, would it be sufficient as a condition of entry that we make the applicant provide a vehicle history based on either R.L. Polk or Carfax? Would that be, by itself, sufficient protection?

Ms Hart-Stephens: No, because the only problem you are covering there is the salvage problem. You are not covering the flood problem, the stolen car problem, the odometer problem. You have to have something in place that will go into all these situations. R.L. Polk can tell us about salvage vehicles. You have to go back to the state where the car was licensed. You must remember also that in the United States they move cars from state to state quite freely. It is not like Canada. Our expanses are so large that we do not move cars in the same way, from Ontario to B.C. It is not like that in the U.S. You have to have some agency that will be able to check the history of that car, for various reasons.

• 1150

Mr. Angus: Okay, so neither of the two databases goes beyond salvage vehicles.

Ms Hart-Stephens: That's right.

Mr. Angus: Is there an existing database in the United States that would have the whole history? Or do you actually have to do a search?

Ms Hart-Stephens: You'd have to do a search. Let's say a car came from Florida, which most cars do come from, and you did a search on the Florida title, there is an odometer statement attached to the Florida title. The odometer law has been in the U.S. seven years now. So their files on odometers are quite good.

[*Traduction*]

Mme Hart-Stephens: Lorsque l'auto passe la frontière, comme ce serait le cas maintenant, il vous est impossible de savoir si elle a été accidentée si vous ne faites pas une vérification à ce moment-là. C'est le premier point.

Deuxièmement, Carfax n'est qu'un des deux organismes qui existent aux États-Unis. Les dossiers de Carfax ne portent que sur 15 États. R.L. Polk & Co. couvre 43 des 49 États, et six provinces du Canada. Sa banque de données est donc excellente.

M. Angus: Selon vous, assure-t-elle un taux d'exactitude de 90 p. 100, de 99 p. 100?

Mme Hart-Stephens: R.L. Polk recueille des données non seulement auprès des sociétés d'assurances, mais utilise aussi à partir des titres de propriété. Autrement dit, cet organisme s'adresse directement au centre d'enregistrement des États, y compris celui de Californie.

M. Angus: Bon. Quelles sont les six provinces canadiennes?

Mme Hart-Stephens: Les Maritimes, l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

M. Angus: Donc les Prairies sont. . .

Mme Hart-Stephens: Polk s'efforce également de les inclure dans sa banque de données.

M. Angus: Si une auto provient d'un des 43 États sur lesquels R.L. Polk détient des données, ou des 15 États fichés par Carfax, serait-il suffisant que le requérant présente un historique du véhicule fondé sur les données fournies par R.L. Polk ou Carfax? Cela constituerait-il, en soi, une protection suffisante?

Mme Hart-Stephens: Non, car vous ne réglez pas le problème des véhicules récupérés après une inondation, celui de véhicules volés, celui des compteurs kilométriques maquillés. Il faut que vous mettiez en place un dispositif adapté à ces situations. R.L. Polk peut nous renseigner sur les véhicules récupérés. Il faut remonter à l'État où l'auto a été immatriculée. N'oublions pas non plus qu'aux États-Unis, les véhicules changent très aisément d'État; ce n'est pas comme au Canada. Nos frais sont si élevés que nous transportons bien moins fréquemment des automobiles de l'Ontario en Colombie-Britannique, par exemple. Ce n'est pas comme aux États-Unis. Il vous faut un organisme capable de vérifier les antécédents du véhicule, pour diverses raisons.

M. Angus: Bien, donc ces deux bandes de données couvrent seulement les véhicules de récupération.

Mme Hart-Stephens: C'est exact.

M. Angus: Existe-t-il, aux États-Unis, une bande qui fournirait toutes les données ou êtes-vous, en fait, obligé de faire une recherche?

Mme Hart-Stephens: Il faut faire une recherche. Supposons que l'auto vienne de Floride, ce qui est le cas de la plupart des véhicules, et que vous ayez effectué une recherche sur le titre de propriété en Floride, ce titre est accompagné d'une déclaration concernant le kilométrage. La loi relative au kilométrage existe aux États-Unis depuis sept ans. Les renseignements concernant le kilométrage des véhicules sont donc assez fiables.

[*Text*]

If I could only make you understand that it's such a temptation for a car dealer, as he crosses that border with a 150,000-mile car, to all of a sudden roll it back to a 50,000-mile car. What a temptation. How are they going to find out if you can bring that car right across the border with no problem?

Mr. Angus: Because you don't have to tamper with the odometer, right?

Ms Hart-Stephens: Let's say he rolls it back to 70,000 miles. What a temptation for him to bring that car into Canada. You are saying to him, bring that car in, no problem. We're not going to check anything, unless you put something in that allows everything to be checked. You're asking for trouble. We're going to be in a terrible situation.

Mr. Angus: I am not disagreeing with you, by the way—

Ms Hart-Stephens: I'm sorry to be so vehement, but I feel strongly about it.

Mr. Angus: One of the ironies of this is that I began raising the issue on the off chance that we might get an inkling of it, but I think a number of witnesses have come forward with some very solid recommendations as to how procedurally we could deal with a lot of the problems. The question the committee has to deal with is whether or not we could or should even do it in the bill itself or whether it's really a matter for regulation, because they can be changed more easily than legislation can be. It takes decades sometimes to get bills back before us so we can make the necessary changes and bring them up to date. That's the dilemma we have.

But nobody is disagreeing with you in terms of a mechanism. Part of what we've been able to look at is how detailed that mechanism has to be and what kinds of things we should be putting in place, such as bonding. Another suggestion was that the plates be removed at the border and a temporary transit permit be issued, in order to get them from border to the authorized dealer or service station that's going to do the work. It doesn't leave that lot until the work has been done and a service order has been provided, and it goes back to customs and to the provincial licensing authority. So there have been a number of suggestions like that. They are a little more detailed than what you've offered, but I think they are following the same line.

So some fairly consistent concerns are being raised. I thank you for your presentation today. It's been most helpful.

Ms Hart-Stephens: Thank you very much.

Mr. Atkinson: I have similar comments. Thank you very much for your presentation and for the video. You have brought home to us very forcefully the difficulties you see. We certainly appreciate that. As you mentioned, we'll be taking a look at subclause 7(2), along with the people who have made similar presentations, to see what we can do to alleviate the concerns. Thank you very much.

[*Translation*]

Je voudrais que vous compreniez bien combien il est tentant pour un marchand de voitures, lorsqu'il franchit la frontière avec une auto dont le compteur marque 150 000 milles, de le ramener d'un seul coup à 50 000 milles. Quelle tentation! Comment pourrait-on jamais s'en apercevoir si vous pouvez passer la frontière sans aucune difficulté?

M. Angus: Parce que vous n'êtes pas obligé de trafiquer le compteur, n'est-ce pas?

Mme Hart-Stephens: Supposons qu'il le ramène à 70 000 milles. Quelle tentation de ramener cette voiture au Canada. Ce que vous lui dites, c'est qu'il peut le faire sans aucune difficulté. Nous n'allons rien vérifier, à moins que nous adoptions un règlement qui permet de tout vérifier. Vous voulez vous créer des ennuis. Nous allons nous retrouver dans une situation épouvantable.

M. Angus: Je ne prétends pas, d'ailleurs, ne pas être d'accord avec vous. . .

Mme Hart-Stephens: Pardonnez-moi ma véhence, mais je suis profondément convaincue de ce que j'avance.

M. Angus: Ce qui est curieux dans tout ceci, c'est que j'ai tout d'abord soulevé la question en pensant que l'on pourrait peut-être nous apporter quelques éclaircissements là-dessus, mais en fait, un certain nombre de témoins nous ont présenté des recommandations très valables sur la procédure que nous pourrions adopter pour régler beaucoup de ces problèmes. La question qui se pose au comité est de savoir si nous pourrions, ou même si nous devrions, inclure cela dans le projet de loi lui-même ou s'il serait préférable d'adopter un règlement, puisque celui-ci est plus facile à modifier qu'une loi. Il faut parfois attendre des décennies avant que nous puissions à nouveau examiner des projets de loi et les mettre à jour. Voilà notre dilemme.

Personne n'est cependant opposé à ce que vous dites à propos de l'établissement d'un mécanisme. Nous avons, en tout cas, pu examiner le degré de détail qui devrait être donné à ce mécanisme ainsi qu'aux diverses mesures à prendre, notamment en ce qui concerne le cautionnement. On a également proposé de déposer les plaques minéralogiques à la frontière et de délivrer un permis d'entrée temporaire, afin de permettre d'amener les véhicules de la frontière chez le concessionnaire ou à la station service autorisée qui effectuera les services nécessaires. Le véhicule ne pourra en sortir que lorsque ces travaux auront été effectués et qu'un bond de service aura été fourni, après quoi il devra être ramené aux douanes et à l'organisme provincial qui délivre les permis. On nous a donc fait un certain nombre de suggestions de ce genre. Elles entrent un peu plus dans le détail que la vôtre, mais je crois qu'elles sont dans la même optique.

Il y a donc une certaine concordance entre les préoccupations exprimées. Je vous remercie de votre exposé. Il a été fort utile.

Mme Hart-Stephens: Merci beaucoup.

M. Atkinson: Mes observations sont dans le même esprit. Merci beaucoup de votre exposé et de la présentation de ce vidéo. Vous nous avez présenté avec beaucoup de vigueur les difficultés auxquelles vous vous attendez. Nous vous en remercions. Comme vous l'avez dit, nous examinons le paragraphe 7(2), comme les personnes qui ont fait des observations analogues dans ce domaine, pour voir ce que nous pouvons faire pour apaiser les inquiétudes qu'il soulève. Merci beaucoup.

[*Texte*]

Ms Hart-Stephens: Thank you for allowing me to appear.

The Chairman: Thank you for being with us today. It's been most informative.

Ms Hart-Stephens: Thank you.

The Chairman: We appreciate it.

Committee, our next meeting will be held on Tuesday, at 10 a.m., room 237C, Centre Block.

I've been asked to remind committee members to consider bringing forth amendments as quickly as possible, if you have any intention of doing so. I am also advised that Ms Diane McMurray has now been assigned as legislative counsel for any who might wish assistance in drafting amendments.

Mr. Angus: Is this the end of the hearing of witnesses?

• 1155

The Clerk of the Committee: There are only two groups left. Friends of the Earth on Tuesday morning and another still to be confirmed, which would be another environmental group.

Mr. Angus: Okay. Mr. Chairman, are we looking at a particular day to hear back from the officials and to begin clause by clause? Are we looking at doing that Tuesday or are you looking at Thursday?

The Chairman: I think we will probably begin the clause-by-clause consideration on Thursday.

Mr. Angus: A number of times when we have been doing the legislative process the staff have put together a compilation of specific recommendations that people have made. Has that been done?

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): It has not been done. We will do it.

Mr. Angus: When might that be available?

Mr. Cuthbertson: I believe on Tuesday. Is that correct, John?

Mr. John Christopher (Committee Researcher): Yes. For the meeting Tuesday morning.

Mr. Angus: That obviously will be helpful in terms of preparation of amendments. Before we even get to that point, I wouldn't mind hearing from the officials. I had a brief chat, off the record, with them earlier this week about possibly laying out the options and regulations for us, so that we can see in which direction they're going. It may be that they have dealt with most of these things or that it is in regulation form.

The Chairman: We have been advised by the clerk that we could invite the officials to be with us on Tuesday morning. So we will extend that invitation.

Mr. Angus: Will there be a business meeting to deal with the question of the NTA review?

The Chairman: Tuesday.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

Mme Hart-Stephens: Je vous remercie de m'avoir permis de comparaître aujourd'hui.

Le président: Merci d'avoir été des nôtres. Cela a été très instructif.

Mme Hart-Stephens: Merci.

Le président: Nous vous en sommes reconnaissants.

Mes chers collègues, notre prochaine réunion aura lieu mardi prochain à 10 heures, salle 237-C, édifice du Centre.

On m'a demandé de rappeler aux membres du comité d'essayer de présenter le plus vite possible leurs amendements, s'ils ont l'intention de le faire. On me dit également que M^me^ Diane McMurray a été nommée comme conseillère législative pour tous ceux qui pourraient avoir besoin d'aide pour rédiger des amendements.

M. Angus: L'audience des témoins est-elle terminée?

Le greffier du comité: Il ne reste que deux groupes. Les Amis et amies de la Terre que nous entendrons mardi matin; et un autre groupe à confirmer, qui sera un autre groupe écologique.

M. Angus: Bien. Monsieur le président, avons-nous fixé un jour pour entendre à nouveau les fonctionnaires et commencer notre examen article par article? Envisageons-nous de le faire mardi, ou jeudi?

Le président: Je crois que nous commencerons probablement notre examen article par article jeudi prochain.

M. Angus: Lorsque nous entreprenions le processus législatif, le personnel préparait fréquemment une liste des recommandations présentées par les témoins. L'a-t-on fait?

M. David Cuthbertson (recherchiste du comité): Pas encore. Nous allons le faire.

M. Angus: Quand cela sera-t-il prêt?

M. Cuthbertson: Mardi, je pense. C'est bien cela, John?

M. John Christopher (attaché de recherche du comité): Oui. Il sera prêt pour la réunion de mardi matin.

M. Angus: Cela nous sera manifestement utile pour préparer les amendements. Mais avant même d'en venir là, j'aimerais bien entendre les fonctionnaires. Au début de la semaine, j'ai brièvement parlé avec eux, à titre officieux, de la possibilité de préparer pour nous un relevé des options et des règlements de manière à nous permettre de voir quelle est leur orientation. Peut-être, en effet, se sont-ils déjà penchés sur la plupart de ces questions? Ou peut-être, existe-t-il déjà un règlement à ce sujet?

Le président: Le greffier nous avise que nous pourrions inviter les fonctionnaires à comparaître mardi matin. Nous les invitons donc à le faire.

M. Angus: Aurons-nous une réunion pour traiter la question de l'examen de la LNT?

Le président: Mardi.

M. Angus: Bien.

Le président: La séance est levée.

[*Text*]

The Chairman: Tuesday.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Translation*]

Le président: Mardi.

M. Angus: Bien.

Le président: La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canadian Petroleum Products Institute:

Brendan Hawley, Director, Public Affairs.

From Imperial Oil Limited:

Robert Landry, Vice President;

Gilles Courtemanche, Manager, Government Affairs.

From F.W. Myers & Co., Inc.:

Kenneth M. Carmon, Branch Manager.

From the National Auto Auction Association:

Ruth Hart–Stephens, President elect.

TÉMOINS

De l'Institut canadien des produits pétroliers:

Brendan Hawley, directeur, Affaires publiques.

De Imperial Oil Limited:

Robert Landry, vice–président;

Gilles Courtemanche, directeur, Affaires gouvernementales.

De F.W. Myers & Co., Inc.:

Kenneth M. Carmon, chef de la Division.

De National Auto Auction Association:

Ruth Hart–Stephens, présidente désignée.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

A1
XC27
-782

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Tuesday, March 16, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 32

Le mardi 16 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, consideration of Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act

CONCERNANT:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, examen du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25478—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 16, 1993
(47)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 237–C, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness(es): From Friends of the Earth: Jeremy Byatt, Senior Campaign Coordinator. *From STOP Inc.:* Bruce Walker, Director of Research. *From Transport Canada:* Micheline Desjardins–Chase, Assistant Deputy Minister, Surface; Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act.

On Clause 1.

Jeremy Byatt made a statement and answered questions.

Bruce Walker made a statement and answered questions.

Micheline Desjardins–Chase and Chris Wilson made statements and, with the other witness, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 16 MARS 1993
(47)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 10, dans la salle 237–C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Des Amis de la Terre: Jeremy Byatt, coordonnateur principal de campagne. *De STOP Inc.:* Bruce Walker, directeur de recherche. *De Transports Canada:* Micheline Desjardins–Chase, sous–ministre adjointe, Surface; Chris Wilson, directeur général, Sécurité routière et réglementation automobile; Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

En conformité de l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le Comité examine le projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile.

Article 1.

Jeremy Byatt fait un exposé et répond aux questions.

Bruce Walker fait un exposé et répond aux questions.

Micheline Desjardins–Chase et Chris Wilson font un exposé et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

À 12 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 16, 1993

• 1009

The Chairman: I call the meeting to order.

We are considering Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act.

We have with us this morning, as witness, from Friends of the Earth, Jeremy Byatt, Senior Campaign Coordinator.

• 1010

Mr. Byatt, is it your intention to present an oral brief this morning, or do you have a written brief?

Mr. Jeremy Byatt (Senior Campaign Coordinator, Friends of the Earth): I have an oral brief. I can make copies of my notes available, if required, though.

The Chairman: Then I invite you to proceed with your presentation, after which I'll call upon members of the committee for their comments and/or questions.

Mr. Byatt: Thank you very much, Mr. Chair.

I'm very happy to be here today. This is actually my first opportunity to testify to a parliamentary committee. Before starting off, I thought I would give a brief introduction to Friends of the Earth.

Whenever an environmental group is asked to testify, usually there are a lot of background questions as to what the ideological position is and what the main thrust of the organization is, so I thought I'd lead with that.

We're a national environmental group, with our headquarters here in Ottawa. We have 15,000 members across Canada. We were formed in 1978, and we're a member of Friends of the Earth International, the world's largest environmental group, represented in 47 countries around the world.

Our mandate here in Canada is to be a national voice for the environment. We work with individuals, organizations, business, and government. We are happy to work with all sectors of society; we don't have any strong leanings one way or another. We're looking to inspire the renewal of communities on the earth through education, advocacy, and research—three components.

Historically, and indeed currently, our positions are sought by political leaders, industry, the media, and the public. We do a lot of activities like this. We play a pivotal rule, we believe, in helping to set the agenda and in public policy debates as a critic of ecologically destructive policies.

Currently our main issues are ozone depletion, climate change, energy, and urban forestry. And in our work we have a strong focus now on the interactions in the economy and the environment.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 16 mars 1993

Le président: La séance est ouverte.

Nous reprenons l'examen du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile.

Nous recevons ce matin le témoignage d'un représentant des Ami(e)s de la Terre, Jeremy Byatt, coordonnateur principal de campagne.

Monsieur Byatt, avez–vous l'intention de nous présenter un exposé verbal ou bien avez–vous un mémoire écrit?

M. Jeremy Byatt (coordonnateur principal de campagne, Ami(e)s de la Terre): J'ai un exposé mais si vous le désirez, je peux vous donner une copie de mes notes.

Le président: Je vous donne la parole; les membres du comité vous poseront ensuite des questions ou formuleront des commentaires.

M. Byatt: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis ravi d'être ici aujourd'hui. C'est la première occasion que j'ai de comparaître devant un comité parlementaire. Avant de commencer, j'aimerais vous parler brièvement des Ami(e)s de la Terre.

Habituellement, lors de la comparution d'un groupe environnemental, beaucoup de questions sont posées sur sa position idéologique, sur son principal objectif. J'ai donc jugé bon de commencer par là.

Nous sommes un groupe environnemental national et notre siège social est à Ottawa. Nous comptons 15 000 membres à travers le Canada. Le groupe s'est formé en 1978 et il fait partie de l'organisation internationale les Ami(e)s de la Terre, le plus grand groupe environnemental du monde, représenté dans 47 pays.

Au Canada, nous avons pour mandat d'être la voix nationale de l'environnement. Nous travaillons auprès de particuliers, d'organismes, d'entreprises et de gouvernements. Nous sommes prêts à travailler avec tous les secteurs de la société et n'avons pas de penchant particulier. Nous aspirons à créer un climat propice au renouveau des collectivités humaines par la voie de l'éducation, de la défense de notre cause et de la recherche—trois éléments.

Historiquement, et encore aujourd'hui, les leaders politiques, l'industrie, les médias et le public ont toujours tenu à savoir quelles étaient nos positions sur tel ou tel sujet. Nous consacrons beaucoup d'efforts à nos prises de positions. Nous jouons un rôle clé, à notre avis, dans le choix des priorités et dans les débats relatifs aux politiques publiques, en tant que critiques des politiques nuisibles à l'écologie.

Nos principaux chevaux de bataille sont actuellement l'épuisement de la couche d'ozone, le changement climatique, l'énergie et la foresterie en milieu urbain. Nous nous penchons plus précisément à présent sur les interactions entre l'économie et l'environnement.

[*Texte*]

We're funded primarily by individual donations, about 70%, followed by a mix of corporate support, some merchandise sales, and some government and foundation sponsorship. Our government sponsorship is mostly in terms of doing specific research contracts; for example, we recently did an ozone primer for Atmospheric Environment Services.

As an environmental organization, today I'm going to focus our comments on Bill S-8 to the subject of vehicle emissions, but also the requirement for regulation not to restrict rapid technological innovation. The second question of technological innovation, we believe, is one of the key aspects of sustainable development.

The ability to adapt to changing environmental realities and to mitigate the excesses of our current pattern of wealth generation really hinges upon our ability to adapt our technologies rapidly. On that count we have some strong concerns about the regulatory process.

My presentation will be about 10 minutes, and then I'll take questions in general.

Our background, as I said, is ozone depletion and climate change issues. We are not experts on transportation questions; however, we do have a reasonable amount of expertise on environment and economy questions.

The issue of automobile emissions is a critical one, globally, regionally, and locally. I'd like to reiterate that point. I'm sure it has been made to this committee before.

Automobiles are arguably the single greatest source of pollution on the planet, and despite improved emission controls and significant improvements that have been made, air quality is continuing to decrease.

In the OECD countries, 75% of carbon monoxide, 48% of nitrogen oxides, 40% of hydrocarbons, 13% of airborne particulates, and 3% of sulphur oxides are from automobiles. Globally, 17% of carbon dioxide, which is the major greenhouse gas, is from automobile emissions. It is obviously a much more significant number if you focus just on the developed countries. Regionally acid rain is a major issue, from nitrogen oxide and sulphur dioxides. And locally, there is lead pollution in some countries, luckily not in Canada, as we've phased out almost completely leaded petrol; photochemical smog, including ground level ozone; and heavy metals, such as MMT, an octane enhancer, which is still allowed in fuels in Canada, although it has been banned in the United States.

So we still have a significant pollution problem from automobiles, despite our efforts to improve emission controls. There are some reasons for that.

The key issue is that our emission controls today are based on a per car basis: each car can only emit a certain amount of pollutants. However, car ownership and the number of miles driven by cars is increasing dramatically, and the number of passengers per car has actually been decreasing in the greater Toronto area.

[*Traduction*]

Nos fonds proviennent principalement, c'est-à-dire à 70 p. 100, de dons personnels. Nous obtenons également de l'argent de certaines entreprises, de la vente de nos produits et du parrainage gouvernemental ou de fondations. Le parrainage gouvernemental consiste surtout en l'octroi de contrats de recherche. Ainsi, récemment, nous avons préparé un précis sur l'ozone pour les Services de l'environnement atmosphérique.

En tant qu'organisme environnemental, nos commentaires sur le projet de loi S-8 porteront surtout sur les émissions des véhicules, ainsi que sur la nécessité de ne pas laisser la réglementation ralentir le progrès technologique. À nos yeux, le progrès technologique est un aspect clé du développement durable.

Notre aptitude à nous adapter aux changements de l'environnement et à atténuer les excès de notre mode actuel de production de la richesse dépendent de notre capacité à rapidement adapter notre technologie. C'est à cet égard que nous nous faisons beaucoup de souci au sujet du processus de réglementation.

Ma présentation durera environ dix minutes; je répondrai ensuite aux questions.

Comme je l'ai dit, nous consacrons plus particulièrement nos efforts aux questions de l'épuisement de la couche d'ozone et du changement climatique. Sans être des experts en matière de transport, nous avons une certaine compétence dans le domaine de l'environnement et de l'économie.

La question des émissions des véhicules automobiles est critique aux plans global, régional et local. J'insiste là-dessus. Je suis convaincu qu'on en a déjà parlé au comité.

On peut affirmer que les voitures sont la plus grande source de pollution sur la planète. Malgré de meilleurs contrôles des émissions et de nettes améliorations en général, la qualité de l'air continue de se détériorer.

Dans les pays de l'OCDE, 75 p. 100 du monoxyde de carbone, 48 p. 100 des oxydes d'azote, 40 p. 100 des hydrocarbones, 13 p. 100 des particules en suspension et 3 p. 100 des oxydes de soufre proviennent des automobiles. Mondialement, 17 p. 100 du gaz carbonique, principal gaz à effet de serre, s'échappent des automobiles. Le chiffre est évidemment bien plus important si l'on ne tient compte que des pays industrialisés. Sur le plan régional, les pluies acides représentent un problème majeur, à cause de l'oxyde d'azote et de l'anhydride sulfureux. Localement, la pollution par le plomb est un problème dans certains pays. Ce n'est heureusement pas le cas ici, puisque nous avons presque complètement éliminé l'essence au plomb. Et il y a aussi le smog photochimique, causé notamment par l'ozone troposphérique; et enfin les métaux lourds, comme le MMT, additif antidétonant qui se trouve encore dans l'essence au Canada, alors qu'il a été interdit aux États-Unis.

La pollution en provenance des automobiles demeure donc un problème grave, malgré nos efforts pour améliorer le contrôle des émissions. Et cela n'est pas fortuit.

Fondamentalement, nos restrictions actuelles sur les émissions sont calculées par voiture: chaque voiture ne peut émettre qu'une certaine quantité de polluants. Mais le nombre de voitures par propriétaire et le kilométrage parcouru par chaque voiture augmentent énormément, alors que le nombre de passagers par voiture diminuent, du moins dans la région de Toronto.

[*Text*]

• 1015

If you want to improve air quality locally, regionally, and globally, emissions have to be calculated on a per ecosystem basis. How many tonnes of sulphur dioxide should Canada emit a year is the question we should be asking, not how many grams per car. Designing regulations around emissions per car is, if you want to improve air quality, really not the way to do it. It's the traditional approach, but as the scale of our economy keeps growing, it's really not working any more. I'll get to that point a little bit later when I talk about tradable emissions permits.

A second issue is the maintenance of emissions systems. According to the Motor Vehicle Manufacturers' Association, 40% of the cars produce 70% of emissions. We have some very dirty cars out there. That is a major regulatory issue. How do we go up to the cars that are out there producing the bulk of the pollution?

Already we've developed three–way catalysts: the catalytic converters. They've cut emissions of hydrocarbons by 87%, carbon monoxide by 85%, and nitrogen oxide by 62%; and that's significant. But that's only if these are maintained, and as a general rule catalytic converters are not maintained well. This is information from the Motor Vehicle Manufacturers' Association. We strongly agree on that point.

These catalytic converters are also less effective when cold; for example, short trips. Since the majority of our driving is done on short trips on older cars, our catalytic converters are really not that effective. So we have a major problem on the whole structure of controlling air quality from cars.

I'll get into some more details on technological innovation and details of Bill S–8 in a few minutes.

How do we go about reducing these pollutants? The first and foremost thing, we maintain, is annual inspections of cars, something similar to what's done in Germany.

The TUV, Technischer Überwachungsverein, is the annual automobile inspection in Germany. It was originally designed for tires, brakes — a safety check — that's done annually for any car that's over two years old. In Germany they've also added inspections of the emission controls, and that has been a major factor in improving air quality.

That is a very simple regulatory step that could be incorporated into something like Bill S–8, which would improve air quality. Again, that step would be supported by the Motor Vehicle Manufacturers' Association. They support annual inspections of cars. That would be the first thing that could be done that would be relatively simple and can be built into current structures.

Down the road, however, we want to reduce reliance on tailpipe solutions to air quality. First and foremost, fuel efficiency is extremely important. If you double the fuel efficiency you halve the pollutants that are emitted.

[*Translation*]

Si l'on veut améliorer la qualité de l'air à l'échelle locale, régionale et mondiale, il faut calculer les émissions en fonction des écosystèmes. Il faudrait se demander combien de tonnes d'anhydrides sulfureux le Canada doit émettre par année, au lieu de penser en termes du nombre de grammes par voiture. Concevoir des règlements en fonction des émissions par voiture n'est vraiment pas le bon moyen d'améliorer la qualité de l'air; c'est la façon traditionnelle de procéder. Mais vu le rythme de croissance de notre économie, cette méthode ne fonctionne vraiment plus. J'aborderai cet aspect un peu plus tard, lorsque je parlerai des droits de pollution négociables.

Mon deuxième point concerne l'entretien des dispositifs antipollution. D'après l'Association des fabricants de véhicules à moteur, 40 p. 100 des voitures produisent 70 p. 100 des émissions polluantes. Il y a des voitures très polluantes en circulation. Il importe d'en tenir compte dans la préparation des règlements. Comment faire pour cibler les voitures responsables de la majeure partie de la pollution?

Nous disposons déjà de convertisseurs catalytiques à trois voies. Ils ont permis de réduire les émissions d'hydrocarbures de 87 p. 100, celles de monoxyde de carbone de 85 p. 100 et celles d'azote de 62 p. 100; c'est considérable. Cependant, ces résultats ne sont obtenus que si l'on entretient bien ces dispositifs, mais en règle générale, on n'entretient pas bien les convertisseurs catalytiques. Cette information nous vient de l'Association des fabricants de véhicules à moteur et nous sommes tout à fait d'accord là–dessus

Ces convertisseurs catalytiques sont également moins efficaces lorsqu'ils ne sont pas encore réchauffés, comme par exemple sur de courtes distances. Étant donné que les gens conduisent surtout de vieilles voitures sur de courtes distances, nos convertisseurs catalytiques ne sont pas vraiment si performants. On a donc un problème majeur à résoudre, si l'on veut contrôler la qualité de l'air avec des règlements sur les voitures.

Dans quelques minutes, j'aborderai de manière plus détaillée la question de l'innovation technologique et le projet de loi S–8.

Comment faire pour réduire ces polluants? Nous affirmons qu'il faut d'abord et avant tout imposer la vérification annuelle des voitures, un peu comme on le fait en Allemagne.

La TUV, Techniches Überwachungsverein est la vérification annuelle des automobiles qui est obligatoire en Allemagne. On l'avait d'abord conçue comme une vérification des pneus, des freins — c'est–à–dire une vérification de sécurité — obligatoire chaque année pour toute voiture de plus de deux ans. On a ensuite ajouté, en Allemagne, la vérification des dispositifs antipollution, ce qui a grandement contibué à améliorer la qualité de l'air.

C'est une mesure de réglementation très simple qu'on pourrait inclure dans le projet de loi S–8 et qui aurait pour résultat d'améliorer la qualité de l'air. L'Association des fabricants de véhicules à moteur appuierait cette mesure. Elle serait en faveur d'une vérification annuelle des voitures. C'est la première chose qu'on pourrait faire, et ce serait une mesure relativement simple qu'on pourrait intégrer aux structures actuelles.

Mais, ultérieurement, nous souhaiterions que l'on se fie moins aux solutions liées au système d'échappement pour améliorer la qualité de l'air. Avant tout, le rendement énergétique est extrêmement important. Si l'on double le rendement du carburant, on réduit de moitié les émissions polluantes.

[*Texte*]

Technologies are available to increase fuel efficiency. Alternate fuels is one method, also engine design.

We can go to ceramic engines, either components or the engine block itself, that can run at much higher temperatures. You can get what's called a ''lean–burn engine''. Honda has certainly done a lot of work on this in their formula one racing engines, and they've certainly won a lot of races with these engines.

You can also have a stratified charge engine, which has a much richer air–to–fuel mixture. A stratified charge is throughout the cylinder your mix will be different, so it's much leaner right in around the spark and you get much higher thermodynamic efficiencies for each explosion in each cylinder.

With an adiabatic diesel engine you can get 25% to 40% gains in fuel efficiency. And by the turn of the century, I think you're going to find the majority of new passenger cars in Europe will have these engines, and their fuel efficiency is going to rapidly outstrip that in North America.

Another major source of fuel efficiency problems are transmissions. The mechanical transmissions we use today are a major source of thermodynamic inefficiency. You get rolling resistance from the friction of the car on the road, air resistance, which all reduces fuel efficiency. That's being worked on. You can develop continuously variable transmissions, and these are much more efficient, especially in terms of stopping and starting. There's a lot less loss of power. Or you could go to electric direct–drive for each wheel. These technologies are certainly being developed. They're in main battle tanks that went to the Gulf War. The technologies are out there if we want to get these high fuel efficiencies.

With an electric direct–drive to each engine, instead of having accelerator–decelerator and a transmission, you simply have slower or faster. Each wheel is using microprocessors that will tune the amount of power going to each wheel. You get a very efficient handling too, if you wanted to put that in a sports car. You can have a lot of fun driving a car like that. I must admit, even though I'm an environmentalist, I do drive a car, and I enjoy it.

• 1020

Another thing that's outside the scope of Bill S–8, because it's not dealing with the technological aspects of cars, is smart roads. Certainly a lot of research is being done on this issue, where you drive on to a highway and the highway takes over. You can fit a lot more cars closer together, moving at higher speeds. You simply have auto pilots fitted in your cars. This research is being done now and is being talked about being implemented in some American cities fairly soon. There is a

[*Traduction*]

On dispose déjà de technologies pour augmenter le rendement du carburant. On peut notamment utiliser des carburants de remplacement, ou encore modifier la conception des moteurs.

On peut opter pour des moteurs en céramique, qu'il s'agisse des éléments du moteur ou du bloc moteur lui–même, car il peuvent fonctionner à des températures beaucoup plus élevées. On peut utiliser ce qu'on appelle un «moteur à mélange pauvre». Honda a beaucoup travaillé sur ce genre de moteur, pour ses voitures de course de formule un, ce qui lui a certainement permis de remporter des tas de courses.

On peut aussi utiliser un moteur à mélange stratifié, (mélange air–carburant beaucoup plus riche). Avec ce genre de moteur le mélange de carburant varie dans le cylindre; il est beaucoup plus pauvre tout près de la bougie, et on obtientun rendement thermodynamique beaucoup plus élevé par explosion et par cylindre.

Avec un moteur diesel adiabatique, on obtient des gains de rendement du carburant de 25 p. 100 à 40 p. 100. Et d'ici la fin du siècle, je pense que la majorité des nouvelles voitures en Europe seront dotées de ces moteurs, et le rendement du carburant y dépassera rapidement celui qu'on trouvera en Amérique du Nord.

Les transmissions sont une autre source majeure de problèmes de rendement du carburant. Les transmissions mécaniques que l'on utilise aujourd'hui sont très déficients sur le plan thermodynamique. La résistance provenant de la friction entre la voiture et la surface de la route, de même que la résistance de l'air, réduisent également le rendement. On est en train de chercher des solutions à ces problèmes. On peut construire des transmissions à changements de vitesse continus, qui sont beaucoup plus efficaces, en particulier pour les arrêts et les départs. On utilise ainsi beaucoup moins de puissance. On pourrait également opter pour des petits moteurs électriques à prise directe sur chaque roue. On travaille déjà sur certaines de ces technologies. Les principaux chars de combat utilisés dans la guerre du Golfe en bénéficiaient. Il existe déjà des technologies nous permettant d'augmenter le rendement du carburant.

Avec un petit moteur électrique à prise directe sur chaque roue, au lieu d'avoir un accélérateur, décélérateur et une transmission, on a simplement le mode plus lent ou plus rapide. Chaque roue utilise des microprocesseurs qui déterminent la quantité de puissance allant à chaque roue. On obtient également une conduite très efficace, ce qui serait vraiment bien pour une voiture de sport. On pourrait avoir beaucoup de plaisir à conduire une voiture de ce genre. Je dois vous confier que tout écologiste que je sois, j'ai une voiture et j'aime bien la conduite.

Je voudrais parler d'une autre question qui dépasse la portée du projet de loi S–8, car elle ne concerne pas les aspects technologiques des voitures, et il s'agit de routes dites «intelligentes». On fait certainement beaucoup de recherches dans ce domaine, c'est à dire qu'on cherche à concevoir des routes qui conduiraient la voiture à la place du conducteur. On pourrait alors avoir beaucoup plus de voitures, plus près les unes des autres, et se déplaçant à des vitesses plus élevées. On

[*Text*]

Canadian industry association—I've forgotten the name, but I can look that up if you're interested in further information on smart roads—that really wants to push this concept in Canada. That's a major source of improved fuel efficiency.

Different fuels, with a reduced carbon content, are also a major factor: methanol, gasohol, liquid natural gas, LPG, or, further down the road, electricity and hydrogen. We want to encourage a shift to these fuels rapidly, and I think you'll find that the Motor Vehicle Manufacturers' Association will support that point too. They want to make sure that the regulations are written so that they can bring in new fuels faster. And I have a couple of case studies where regulatory problems have delayed switching to better fuels and more fuel efficiency.

That's the general outline of what can be done in terms of improving fuel efficiency to cut automobile emissions. The whole question of reducing the use of automobiles and changing transportation systems I won't deal with in this presentation, but I'd certainly be willing to discuss this afterwards, if you're interested.

The last point I'd like to introduce is the question of cost–benefit analysis. Some tremendous work has been done in the last year by the World Resources Institute in Washington on environmental economics. This is work that has been presented to the Clinton administration and every member of Congress.

One of the major costs they've identified is the cost of traffic congestion. They've done some interesting numbers on how much traffic congestion costs in terms of emission damages, lost time. And this ties in with the whole question of how many cars you want to have on the roads. That's a major cost you have to bear in mind.

If industry groups, consumers, say that cars are getting too expensive because of environmental regulations, because of restrictions on their use, what's happening is they're not becoming any more expensive; it's just that the consumer is actually paying those costs.

We pay the cost in society in terms of infrastructure, health care costs, lost time spent with trucks caught on roads, slowing down just–in–time delivery systems. The costs are out there. And the percentage of money we spend on policing that is used to deal with automobile congestion is quite significant. The health care costs directly attributable to car accidents, let alone automobile pollution, are significant. And these can be quantified.

So if you're dealing with the question of who should pay the cost, we would argue that the user should pay. And if it makes buying and using a car more expensive, we would support that. But the cost to society will be the same or actually more. . .

Those are the points I wanted to make on automobile emissions.

[*Translation*]

installerait simplement des pilotes automatiques dans les voitures. On est en train d'effectuer ce genre de recherche et on parle déjà de mettre en oeuvre pour bientôt ce genre de projet dans certaines villes américaines. Il existe une association dans l'industrie canadienne—j'oublie le nom, mais je peux le vérifier si vous voulez plus de renseignements sur ces routes «intelligentes»—qui tient vraiment à promouvoir ce concept au Canada. C'est un très bon moyen d'améliorer le rendement du carburant.

Un autre facteur important est l'utilisation de carburants différents, avec une teneur réduite en carbone, le carburol, le gaz naturel liquide, le gaz de pétrole liquéfié, ou plus tard encore, l'électricité et l'hydrogène. Nous voulons encourager une rapide transition à ces nouveaux carburants, et je pense que l'Association des fabricants de véhicules à moteurs appuie également cette idée. Les membres de cette association veulent être certains que les règlements sont prêts afin de pouvoir faire adopter ces nouveaux carburants plus rapidement. J'ai quelques études de cas montrant que des problèmes de réglementation ont retardé l'adoption de meilleurs carburants et l'amélioration du rendement des carburants.

Je vous ai donné un aperçu général de ce qu'on peut faire pour améliorer le rendement du carburant des véhicules afin de réduire les émissions polluantes. Je ne parle pas dans mon exposé de l'idée de faire diminuer l'utilisation des voitures et de modifier les réseaux de transports, mais je suis certainement disposé à en discuter tantôt, si cela vous intéresse.

Je voudrais en terminant parler de la question de l'analyse coûts–avantages. Depuis un an, le World Resources Institute de Washington a effectué d'impressionnantes études sur les coûts liés à l'environnement. Les résultats de ces travaux ont été présentés à l'administration Clinton et à tous les membres du Congrès.

L'un des principaux coûts identifiés est celui de l'engorgement des routes. L'institut a donné des chiffres intéressants sur le sujet, en termes de dommages causés par les émissions et de perte de temps. Cette question est bien sûr liée à celle du nombre de voitures qu'on veut avoir sur les routes. C'est un coût important dont il faut tenir compte.

Si les représentants des industries ou des groupes de consommateurs se plaignent que les voitures coûtent trop cher à cause des règlements environnementaux, ou des restrictions quant à leur utilisation, c'est qu'ils refusent de voir que les voitures ne coûtent nullement de plus en plus cher à produire, et que, de toute façon, ces coûts–là sont refilés aux consommateurs.

C'est la société qui paye les vrais coûts en termes d'infrastructure, de soins de santé, de temps perdu quand les camions sont coincés dans la circulation, ralentissant ainsi les systèmes de livraison juste–à–temps. C'est là qu'ils sont les coûts. Nous dépensons vraiment beaucoup d'argent pour assurer le respect des règlements visant à atténuer le problème de l'engorgement des routes. Les coûts des services de santé attribuables aux accidents de la circulation, sans compter ceux qui sont liés à la pollution automobile, sont considérables. On peut les quantifier.

Quant à savoir qui devrait payer ces coûts, nous sommes d'avis que c'est l'usager. Même si cela signifie qu'il en coûtera plus cher d'acheter et d'utiliser une voiture, notre position n'en changera pas pour autant. Cependant, les coûts pour la société resteront les mêmes et en fait ils grimperont. . .

C'est donc là ce que je voulais dire au sujet des émissions de gaz d'échappement.

[*Texte*]

I now want to address the point of technical innovation. We have a strong concern about this issue. We're dealing with it on a regular basis on the issue of phasing out ozone-depleting substances, such as chlorofluorocarbons. We're working with the Ontario government, and they're so slow in getting their regulations in place that we're simply, as a direct result of regulatory delay, emitting more chloroflurocarbons into the atmosphere. B.C. is way out ahead in getting their regulations implemented. We're now starting to deal with this issue on HCFCs, hydrochloroflurocarbons.

We need to make sure that our regulations are in place soon to support emission control decisions that are made, but also in such a way that they don't stifle technological innovation and lock in all technologies.

A strong argument has been made in favour of strict environmental regulation by Michael Porter. I'm sure many of you have read Porter's *Canada at the Crossroads: The Reality of a New Competitive Environment*. He has also taken a look at environmental regulations, and has come up with some very good case studies of how stricter environmental regulations have been a spur to technological innovation and to export, specifically in the German and Japanese economies, where they've been ahead in environmental regulations and now can export environmentally sensitive technologies that other countries need.

We don't want this to happen to the North American and Canadian automobile industries: that we have to buy in environmental technologies from other countries. That's not what we need in the current economic climate. We're certainly familiar with it. Our fundraising is pretty difficult these days, and we're well in tune with the economic situation, especially in Ontario.

• 1025

An example from the waste management side is the Regional Municipality of Ottawa-Carleton wants to implement mass composting technologies, not available in Canada or America. Their options were German or Dutch technology. And that's directly attributable to a tighter regulatory environment.

Automobile environmental technologies are starting to become very competitive. If you take a look at Nissan's and Saab's advertising right now, they're stressing environmental aspects. Honda, a year and a half ago, closed down their formula one engine team and reassigned all of those engineers to environmental engineering. They have a strong aim to be way out in front in terms of alternate engines and fuels. BMW and Volkswagen are now designing the BMW-300 series and the

[*Traduction*]

Je vais maintenant parler de la question de l'innovation technologique car elle nous intéresse au plus haut point. Nous nous y attaquons chaque fois que nous traitons de l'élimination graduelle des substances qui contribuent à épuiser l'ozone, comme les chlorofluorocarbures. Nous travaillons en collaboration avec le gouvernement de l'Ontario, mais il prend tellement de temps à préparer les règlements pertinents que, en conséquence directe des retards, nous émettons de plus en plus de chlorofluorocarbures dans l'atmosphère. La Colombie-Britannique est très en avance à cet égard. Nous commençons à aborder maintenant la question des HCFC, c'est à dire les hydrochlorofluorocarbures.

Nous devons faire en sorte que les règlements nécessaires soient émis à temps pour appuyer les décisions prises en matière de réduction des émissions, mais sans pour autant étouffer l'innovation technologique et bloquer toutes les technologies.

Michael Porter a fait valoir un très bon argument en faveur d'une stricte réglementation environnementale. Je suis persuadé que plusieurs d'entre vous ont lu le texte de M. Porter intitulé: *Canada at the Crossroads: The Reality of a New Competitive* Environment. Il a également examiné les règlements en matière d'environnement et il a présenté de très bonnes études de cas démontrant comment une réglementation environnementale plus stricte a stimulé l'innovation technologique et les exportations, plus particulièrement en Allemagne et au Japon, où l'on est à l'avant-garde en matière de réglementation environnementale, et ces deux pays peuvent maintenant exporter des technologies écologiques dont d'autres pays ont besoin.

Nous ne voulons pas que l'industrie automobile nord-américaine, et surtout canadienne, en vienne à être obligée à acheter des technologies écologiques d'autres pays. On pourrait se passer de cela dans le climat économique actuel. Nous en savons quelque chose, étant donné nos difficultés à mobiliser des fonds en ce moment, et nous connaissons bien la situation économique, surtout en Ontario.

Pour vous donner un exemple d'activités de gestion des déchets, la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton veut mettre en application des techniques de compostage à grande échelle, lesquelles n'existent actuellement ni au Canada ni en Amérique. Elle s'est donc tournée vers le modèle de technologie allemand ou hollandais. Cette décision est directement attribuable à un milieu réglementaire plus strict.

Les technologies environnementales touchant l'automobile commencent à devenir très concurrentielles. Si l'on considère la publicité faite actuellement par les compagnies Nissan et Saab, on voit qu'elles insistent sur les facteurs environnementaux. Il y a un an et demi, la compagnie Honda a supprimé toute son équipe de fabrication d'un moteur de formule un et réaffecté tous ses ingénieurs à la mise au point de techniques environnementales. Cette compagnie s'évertue à être à l'avant-

[*Text*]

Volkswagen Golf for full recycling and disassembly at the end of use, and are building the factories to do this. Not only are they going to be leading in the manufacturing technologies to do this, it will also become a significant non–tariff barrier to trade if we want to sell cars in the German and European market.

We need to keep an eye on environmental technologies around the world in the automobile industry.

We would like to argue in favour of harmonization of regulations in the North American market. Our North American auto industry is integrated. We are all well aware of that. We can't really differentiate between a Canadian and an American automobile industry. There have already been some examples of where regulatory differences and a delay in bringing in regulatory conditions have directly had an effect on air quality in Canada.

As of October 1, 1993, there will be a new American standard for diesel fuels of 0.1 grams particulate, 0.05% of sulphur. We haven't been able to match that in Canada. That's going to be coming in a year later. So we have a situation of probably an unnecessary one–year delay in bringing in a slight environmental improvement in fuels.

A second one is having MMT in Canadian fuels, an octane enhancer—it's a heavy metal—which is banned in the United States. This is going to have a negative effect on on–board diagnostics for the light 2D vehicles that are being introduced in 1994 to 1996 in the Canada market. These diagnostics are important to increase fuel efficiency. Because we haven't harmonized with the American regulations, we are falling behind. The American regulations are rapidly becoming stricter than Canadian ones.

This is a major problem with limited research and development funds for the auto industry. If they want to start taking advantage of any improvements in fuels to get improved auto emissions, we really need an integrated market. We also must be able to design in Canada for the most stringent market. And we don't want fuel supply problems holding this technological innovation back.

So the major point we'll argue is in favour of harmonization. And this is going to become especially important with the North American Commission on the Environment, the NAFTA side deal that is being negotiated. As we understand it, the American stance on this is going to be extremely strict. It's probably going to be much stricter than current Canadian regulations. We're going to be supporting the NACE as it comes on.

To deal with specific aspects of Bill S–8, to go through it, obviously we support the changing of the name. I think it's really good to recognize that a safety aspect of cars is pollution. That's a really significant point.

[*Translation*]

garde des moteurs et carburants de remplacement. BMW et Volkwagen conçoivent actuellement la série BMW–300 et la Golf respectivement, en vue d'un recyclage et d'un démontage complet à la fin de la durée de vie utile du véhicule, et les compagnies construisent des usines à cette fin précise. Non seulement elles vont être les chefs de file des techniques de fabrication de ce genre de véhicule, mais cette question deviendra également un important obstacle non tarifaire au commerce si nous voulons vendre des automobiles sur les marchés allemand et européen.

Nous devons suivre de près la mise au point des techniques environnementales dans l'industrie automobile à l'échelle internationale.

Nous sommes favorables à l'harmonisation de la réglementation sur le marché nord–américain. L'industrie automobile nord–américaine est intégrée et nous le savons tous. Il est difficile de faire la distinction entre l'industrie automobile canadienne et celle des États–Unis. Il y a déjà eu des exemples de détérioration de la qualité de l'air au Canada due à une réglementation différente et au retard à mettre en oeuvre les dispositions réglementaires.

A compter du 1er octobre 1993, il existera une nouvelle norme américaine s'appliquant au carburant diesel de 0,1 gramme par particule, 0,05 p. 100 de souffre. Nous n'avons pas pu faire la même chose au Canada. Cette norme entrera en vigueur un an plus tard. Voilà donc un exemple où il y aura un retard inutile d'un an dans l'amélioration des carburants du point de vue environnemental.

Le deuxième exemple est l'utilisation de MMT, un additif antidétonant, dans les carburants canadiens; il s'agit d'un métal lourd qui est interdit aux États–Unis. Cela aura une incidence néfaste sur le diagnostic de bord des véhicules légers à deux roues motrices devant être mis en marché au Canada entre 1994 et 1996. Ces diagnostics sont importants pour accroître le rendement énergétique. Faute d'avoir harmonisé notre réglementation avec celle des États–Unis, nous avons pris du retard à ce titre. La réglementation américaine devient rapidement beaucoup plus stricte que la nôtre.

Le manque de recherche et de fonds de développement dans l'industrie automobile pose un problème sérieux. Si l'on veut commencer à profiter des améliorations des carburants pour réduire les émissions automobiles, il nous faut un marché vraiment intégré. Nous devons également être en mesure au Canada de faire de la conception en fonction du marché le plus exigeant qui soit. Nous ne voulons pas que des problèmes d'approvisionnement énergétiques retardent ce progrès technique.

C'est pourquoi nous sommes très favorables à l'harmonisation. Cette question revêtira une importance toute particulière dans le contexte de la Commission nord–américaine de l'environnement créée en vertu de l'entente accessoire de l'ALÉNA en cours de négociation. D'après nos renseignements, les États–Unis vont adopter à ce sujet, une position extrêmement stricte. Elle sera sans doute beaucoup plus stricte que la réglementation canadienne actuelle. Nous allons soutenir les travaux de cette commission lorsqu'elle sera créée.

Pour en revenir aux dispositions précises du projet de loi S–8, il est évident que nous appuyons le changement d'appellation. Il me semble excellent d'admettre que la pollution fait intimement partie de la sécurité en ce qui concerne les automobiles. C'est une question capitale.

[*Texte*]

Adding emission controls to ATVs, as clause 2 indicates, is also a positive step. We'd like to see that expanded to other forms of internal combustion engines — snowmobiles, power boats. It's all the same problem, as far as we're concerned.

Clause 5 on self-certification and accepting foreign certification of emission standards is certainly acceptable to us, but we would definitely be looking for aggressive random monitoring, as laid out in the clause. But that's an implementation procedure up to Transport Canada; the sort of thing we'd talk to Transport Canada about.

We think in this clause, however, there's a possibility of adding in the requirement for mandatory annual inspections, along the line the Technischer Überwachungsverein has done in the Federal Republic of Germany. We strongly support that as a major step that could be taken to improve air quality in Canada. Regulatory is quite straightforward. There are certainly international examples of how this is done. That is certainly quite doable.

• 1030

We have some significant comments on clause 8. We fully agree with Transport Canada that emission credits are a useful tool for implementing tighter emission standards while allowing manufacturers enough flexibility to encourage innovation. We think this is an absolutely vital step to take. And it's a much more economically efficient way to introduce regulation.

Economic instruments are a useful approach, but as I said before, we think we have the wrong focus by focusing on emissions per car. That is irrelevant. The relevant factor is emissions per ecosystem: How many tonnes of sulphur dioxide are we dumping on Canada from cars?

There's going to be a strict requirement under the Framework Convention on Climate Change, which Canada has already signed, explicitly to control the carbon dioxide emissions and other greenhouse gases. And cars, as I said before, are a major emitter of this. We need to start designing our regulations now to enable Canada to implement the future protocols on the Framework Convention on Climate Change. And this is coming up soon. These protocols will be in effect in less than five years. There's a major push going on here.

The United States has now indicated, with the new administration, that instead of hindering the process, as happened under the Bush administration, they want to take a lead on reducing carbon dioxide emissions.

What we're recommending is focusing tradable emissions permits on an industry basis. A certain number of chlorofluorocarbons can be emitted right now in Canada, and this is allocated, based on historical share, to sectors of the industry. Environment Canada is already doing this.

There are examples in the United States of doing this with sulphur dioxide emissions from power plants, but these are also going to be tradable. So if one company is cleaning up faster, it could sell these to a dirty company. It really doesn't matter what the emissions per plant or per car are; it's the total environmental factor that is physically relevant.

[*Traduction*]

La mise en oeuvre de nouveaux contrôles des émissions des VTT, conformément à l'article 2, est également une mesure positive. Nous souhaitons que cette disposition s'applique à d'autres formes de moteurs à combustion interne: moto-neige, hors-bord. Selon nous, tout cela tombe dans le même panier.

Nous approuvons sans réserve l'article 5 sur l'autocertification et l'acceptation de la certification par un organisme étranger des normes en matière d'émissions, mais nous insistons sur de fréquents contrôles aléatoires, comme prévu dans la clause correspondante. Toutefois, c'est à Transports Canada qu'il incombe de mettre en oeuvre ce système. Il vaut mieux en discuter avec le ministère.

Dans cet article toujours, on pourrait ajouter une exigence relative aux inspections annuelles obligatoires, comme l'a fait le Technischer Überwachungsverein en République Fédérale d'Allemagne. Nous appuyons sans réserve cette mesure qui est susceptible d'améliorer la qualité de l'air au Canada. La réglementation n'est guère compliquée. Il existe sans nul doute des modèles internationaux de ce système qui est tout à fait faisable.

Nous avons d'importantes observations à formuler à l'égard de l'article 8 du projet de loi. Nous partageons totalement l'avis de Transports Canada selon lequel le système d'attribution de points aux émissions constitue un instrument utile pour appliquer des normes d'émissions plus strictes tout en laissant au fabricant suffisamment de latitude pour encourager l'innovation. C'est à notre avis une mesure cruciale. C'est aussi une façon beaucoup plus rentable d'introduire des règlements.

Les instruments économiques sont utiles, mais comme je l'ai dit plus tôt, on se trompe de cible en se focalisant sur les émissions par automobile, car ce n'est pas cela qui compte. Ce qui importe, c'est le total des émissions par écosystème: combien de tonnes d'anhydride sulfureux émanant d'automobiles polluent-elles notre pays?

En vertu de la Convention cadre sur le changement climatique que le Canada a déjà signée, il sera obligatoire de contrôler les émissions de gaz carbonique et d'autres gaz à effet de serre. Les automobiles, je le répète, sont les principales sources d'émission de ces gaz. Nous devons commencer à concevoir notre réglementation de façon à permettre au Canada d'appliquer les futurs protocoles issus de la Convention cadre sur le changement climatique. Le temps presse. Ces protocoles seront en vigueur dans moins de cinq ans. Il nous faut agir vite.

Les États-Unis nous ont fait savoir que, sous la nouvelle administration, au lieu d'entraver le processus comme c'était le cas sous l'administration Bush, ils tiennent à prendre les devants dans la réduction des émissions de gaz carbonique.

Nous recommandons que l'on se concentre sur les permis de polluer négociables par secteur d'activité. Une certaine quantité de chloro-fluoro-carbures peut être émise à l'heure actuelle au Canada, répartie entre les divers secteurs de l'industrie, d'après l'expérience passée. Environnement Canada applique déjà ce principe.

Le même système est en vigueur aux États-Unis pour les émissions d'anhydride sulfureux émanant des centrales électriques, mais elles aussi seront désormais échangeables. Si une entreprise devient plus propre plus rapidement, elle pourra vendre ses droits à une entreprise plus polluante. Peu importe le nombre d'émissions par usine ou par automobile: c'est le facteur environnemental global qui compte sur le plan concret.

[*Text*]

I think that what needs to be analysed is how many emissions can we take from cars in Canada, and set that cap, divide this up by historical share among the motor vehicle manufacturers—precedents exist for doing this—and then allow the manufacturers to decide that if they want to sell more cars they have to sell cleaner cars. If they want to sell a few really dirty cars, that's okay, but the rest of their fleet has to be extremely clean.

The Chairman: Excuse me, Mr. Byatt, you are now 20 minutes into a presentation. I remind you that we have a time constraint here. I know there will be questions that our members would like to put, and so I just remind you that you are eating into that time period.

Mr. Byatt: Mr. Chairman, that's no problem. This is actually my last point. I'm probably labouring it a bit, because it's probably the one point that differs greatly from what has already being done.

That also allows for manufacturers who want to innovate faster to sell their polluting permits to the manufacturers who are innovating slower.

This is a rapid spur to bringing in alternative fuels, advanced engine and transmission designs. We see that the initiative to bring tradable emission permits to be a key step in doing this. This then can be used to help Canada implement the Framework Convention on Climate Change as it comes down the road.

To summarize, Bill S–8 is a small step in the right direction. We think the tradable emission permits are a good innovation but should be per ecosystem and not per car. We also want to encourage regulation that will enable rapid change in technological innovation. And we support harmonization of standards in North America.

That's it for my presentation, Mr. Chair.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you very much, Mr. Chairman. And thank you, Mr. Byatt, for your presentation this morning.

I'd like to follow up on the clause 8 issue, but first I would like to deal with one of the particular points, from an environmental point of view, that has been raised by previous witnesses. It's the issue of whether this Bill S–8 should be, by reference, connected to the standards in the Environmental Protection Act.

• 1035

As you may be aware, the submission was made to us by the petroleum producers that one of the difficulties of S–8 was that the standard set in clause 2 of the bill, which refers to automobile emissions, doesn't make reference in any respect to any rules that would be made by CEPA under its authorities. If you look to the rules under the Environmental Protection Act, you would be looking for significant air pollution; whereas the standard referred to in clause 2 of this bill simply refers to a

[*Translation*]

Il faut analyser le volume des émissions d'automobiles qui est acceptable au Canada, fixer ce plafond, le partager en fonction des parts historiques entre les fabricants de véhicules à moteur—il existe même des précédents—et permettre ensuite aux fabricants de décider s'ils veulent vendre un plus grand nombre d'automobiles, et dans ce cas, elles devront être plus propres. S'ils veulent vendre quelques voitures polluantes, libre à eux, mais le reste de leurs véhicules devront être extrêmement propres.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Byatt, mais il y a 20 minutes que votre exposé est commencé. Je vous rappelle que nous avons des délais à respecter. Je sais que les membres du comité voudront vous poser des questions et c'est pourquoi je vous rappelle que vous empiétez sur cette période des questions.

M. Byatt: Monsieur le président, c'est parfait, j'en suis en fait à ma dernière observation. J'insiste peut–être un peu sur la question car c'est sans doute là la grande différence par rapport à ce qui s'est fait jusqu'ici.

Cela permet également aux fabricants qui veulent innover plus rapidement de vendre leur permis de polluer aux fabricants plus lents à innover.

Cela encourage les fabricants à adopter des carburants de remplacement et à concevoir des moteurs et des systèmes de transmission perfectionnés. On peut constater que l'initiative sur les permis de polluer négociables joue un rôle clé à cet égard. Cela pourra aider le Canada à mettre en oeuvre la Convention cadre sur le changement climatique lorsqu'elle sera ratifiée.

En résumé, le projet de loi S–8 constitue un petit pas dans la bonne direction. Selon nous, les droits d'émission échangeables représentent une innovation valable mais ils doivent être calculés par écosystème et non par véhicule. Nous recommandons également l'adoption de règlements qui favorisent une rapide évolution des progrès techniques. Nous appuyons également l'harmonisation des normes en Amérique du Nord.

Voilà qui conclut mon exposé, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa–Sud): Merci beaucoup, monsieur le président. Merci à vous, monsieur Byatt, de l'exposé que vous venez de faire ce matin.

Je voudrais revenir à la question de l'article 8, mais auparavant, permettez–moi de traiter d'un point précis qui a été soulevé par des témoins précédents et qui concerne l'environnement. Il s'agit de savoir s'il convient d'établir un lien, par voie de référence, entre les dispositions du projet de loi S–8 et les normes prévues dans la Loi sur la protection de l'environnement.

Comme vous le savez peut–être, lors de leurs témoignages, les producteurs pétroliers nous ont dit que le projet de loi S–8 posait un problème dans la mesure où la norme établie en vertu de l'article 2, qui porte sur les émissions des véhicules, ne fait aucune mention des règlements susceptibles d'être promulgués aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Si vous examinez les règlements découlant de cette loi, vous verrez qu'il est question d'une importante

[*Texte*]

standard governing limiting emissions from vehicles, without reference to CEPA indirectly, or even to the standards contained in the requirements under that act.

The submission made to us, and I may be failing to do it justice, was that if you are going to entrust an agency such as CEPA with the ability to determine what measures should be taken to protect the environment, then that should be the lead federal government agency with respect to doing that. To tuck into a bill like S–8 very significant power on the part of another ministry—in this case Transport Canada—to come up with standards that don't relate to the overall purview of regulation being promoted by CEPA is to create conflict and contradiction; for example, requiring standards that are otherwise unnecessary.

Do you have any comment on that general issue of whether there should be one key agency that is responsible for environmental standards that would relate to those emissions being made?

Mr. Byatt: Yes. Certainly we do.

In general, we would support the lead role of Environment Canada. However, there are cases where this can be modified.

A key environmental problem in Canada is the Canadian problem of regulatory overlap. In this case it would depend on how your regulations were being designed. For example, having tradable emission permits allocated by historical share to manufacturers would be a strong argument in favour of leaving some significant control in the hands of Transport Canada, because they already have strong existing ties with the manufacturers, and they are used to dealing with other allocative and regulatory issues. And it would maintain this link between Transport Canada and the Motor Vehicle Manufacturers' Association. It is quite an integrated decision–making process. But it can be complicated to run. You would want to make it as simple as possible. That would be one argument in favour of the current stance in Bill S–8.

A second issue is the question of harmonization. The auto industry being a North American industry, from the point of view of efficiency we need to have similar regulatory processes to what are being done in the United States. I don't know whether EPA or DOT leads on the question of emission standards in the United States, but I would argue in favour of a regulatory harmonization. Environment Canada and EPA certainly do work together, and Transport Canada and DOT. The decision–making process in this case would be on what is going to be the most efficient way to set the regulation.

The reason to bring it back to Environment Canada is if you are regulating carbon dioxide emissions as a whole for Canada. And one sector of this is the auto industry. In making this decision you need to take a look at what Environment Canada's

[*Traduction*]

pollution atmosphérique tandis que, aux termes de l'article 2 du projet de loi, il est simplement question d'une norme s'appliquant à la réduction des émissions des véhicules; il n'y a aucune mention indirecte de la Loi sur la protection de l'environnement, ni des normes découlant des exigences de cette loi.

D'après le témoignage que nous avons reçu, et peut–être ne lui fais–je pas justice, si l'on confère à un outil législatif comme la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (LPCE) le pouvoir de déterminer les mesures à prendre pour protéger le milieu ambiant, celle–ci devient alors l'instrument fédéral principal auquel incombe cette responsabilité. Par conséquent, si l'on glisse en douce dans un projet de loi comme le S–8 de très importants pouvoirs accordés à un autre instrument fédéral—en l'occurrence Transports Canada—lui permettant d'élaborer des normes sans rapport avec l'objectif global de la réglementation poursuivie aux termes de la LCPE, cela équivaut à susciter des litiges et des contradictions; notamment en imposant des normes qui sont par ailleurs inutiles.

Avez–vous une position sur la question générale de savoir s'il faut prévoir un organisme central responsable de l'élaboration des normes environnementales relatives aux émissions?

M. Byatt: Absolument.

En général, nous appuyons le rôle prépondérant d'Environnement Canada. Toutefois, il y a des cas où il peut en aller autrement.

Les chevauchements de réglementation posent un gros problème en matière d'environnement au Canada. En l'occurrence, tout dépend de la façon dont les règlements ont été conçus. Par exemple, si l'on répartit les permis de polluer négociables entre les fabricants en fonction de leur part historique, il serait tout à fait opportun de laisser un important pouvoir de contrôle à Transports Canada, lequel est déjà directement en rapport avec les fabricants et s'occupe aussi d'autres questions de répartition et de réglementation. Cela permettrait également de maintenir le lien entre Transports Canada et l'Association des fabricants de véhicules à moteurs. Il s'agit d'un processus décisionnel intégré. Mais un tel système peut être difficile à appliquer. Il faudra qu'il soit aussi simple que possible. Il s'agit là d'un argument en faveur des dispositions dans le projet de loi S–8.

Vient ensuite la question de l'harmonisation. L'industrie automobile étant une industrie nord–américaine, pour en accroître l'efficacité, nous devons appliquer les mêmes mécanismes de réglementation que ceux en vigueur aux États–Unis. Je ne sais pas si c'est l'EPA, c'est–à–dire leur l'agence de protection de l'environnement ou si c'est leur département fédéral des transports qui a le dernier mot sur les normes relatives aux émissions chez nos voisins américains, mais je préconise fermement une harmonisation des règlements des deux pays. Environnement Canada et l'EPA travaillent assurément de concert, même chose pour Transports Canada et le ministère américain. Dans ce cas, les décisions à prendre porteraient sur la façon la plus efficace de fixer les règlements.

Par ailleurs, si l'on veut réglementer les émissions de gaz carbonique pour l'ensemble du Canada, alors il faut s'en remettre à Environnement Canada. Un des secteurs visés est l'industrie automobile. En prenant cette décision, il faut tenir

[*Text*]

plans are for the Framework Convention on Climate Change—I think that is a key issue—or else you are going to have within five years a real regulatory conflict. I think the key issue would be to ask what Environment Canada is planning to do on the Framework Convention on Climate Change, because we are going to have to start limiting carbon dioxide emissions in Canada by international statute.

I don't know if that answers your question or gives you more questions to ask. That might not have been helpful.

• 1040

Mr. Manley: The officials follow you this morning, so we will have an opportunity to ask some of those questions.

I understand and take your point that what our objective needs to be is to limit emissions per ecosystem. Accepting that, and perhaps this is in line with the question you just left us with, I guess I'm at a loss as to how you implement that in the existing situation where, as you say, 40% of the cars on the roads today are producing 70% of the emissions. Given that you've made an important point, which is to advocate an annual inspection system, you have to accept that we're dealing at the federal level, and I suspect that annual inspection systems would have to be implemented at a provincial level and not at a federal level.

We're operating on the basis that we can deal with the importation and manufacture of motor vehicles here. Essentially, we're dealing with new vehicles, with the exception of those that are being imported, and that's not a small issue, as we have heard before the committee. With those constitutional constraints on us, and accepting your point that we're worried about emissions per ecosystem, how else can we approach it at a federal level except by looking at tailpipes?

Mr. Byatt: This issue is an issue Friends of the Earth is struggling with on the CFC issue. It is very frustrating and very difficult.

I'd start by saying that we don't have any choice but to keep struggling and to look for federal government leadership, probably at the bureaucratic level, to harmonize standards within Canada, and to get, maybe through CCME, the Canadian Council of Ministers of the Environment, an agreement that we need a national approach on this issue. I think that would probably be the first step to take.

Through this committee, Bill S–8, the federal government, we can control additions to loading, through new vehicles. And I think you can divide it into two parts.

Once you implement this kind of control of how a new car is going to be allocated, de facto over time you'll ameliorate the situation. And then, through something such as CCME, we can deal with the existing problem of the emissions from the existing fleet and look for reducing the emissions of cars that are out there.

[*Translation*]

compte des plans d'Environnement Canada dans le contexte de la Convention cadre sur le changement climatique—c'est à mon avis une question essentielle—si l'on veut éviter des problèmes de réglementation d'ici les cinq prochaines années. Il est essentiel de demander à Environnement Canada ce qu'il compte faire quant à la Convention cadre sur le changement climatique, car il faudra commencer à restreindre les émissions de gaz carbonique au Canada aux termes d'une loi internationale.

Je ne sais pas si ma réponse vous satisfait ou si elle vous incite à poser d'autres questions. Peut–être ai–je embrouillé les cartes.

M. Manley: Les fonctionnaires du ministère comparaissent juste après vous ce matin et nous pourrons donc leur poser certaines de ces questions.

Je conviens avec vous que notre objectif doit être de restreindre les émissions par écosystème. Cela dit, et c'est peut–être en rapport avec la question de tantôt, je ne comprends pas comment on pourra mettre un tel système en vigueur dans la situation actuelle ou, comme vous le dites, 40 p. 100 des automobiles actuelles produisent 70 p. 100 des émissions. Puisque vous avez fait une recommandation importante en préconisant un système d'inspection annuelle, il vous faut comprendre que nous nous penchons sur la réglementation au niveau fédéral et je suppose que tout système d'inspection annuelle devrait être mis en vigueur au niveau provincial et non fédéral.

Nous partons du principe que nous pouvons traiter de la question de l'importance et de la fabrication de véhicules à moteur dans notre pays. En un mot, nous nous intéressons aux véhicules neufs, à l'exception de ceux qui sont importés, ce qui n'est pas négligeable, comme d'autres témoins nous l'ont déjà signalé. Compte tenu des limites constitutionnelles qui nous sont imposées et si l'on s'efforce, comme vous le recommandez, de restreindre les émissions par écosystème, comment s'attaquer au problème au niveau fédéral sinon par l'angle des tuyaux d'échappement?

M. Byatt: Notre groupe, les Ami(e)s de la Terre, est aux prises avec cette question en ce qui concerne la problématique des CFC. Cette question est à la foi très complexe et frustrante.

Je dirais tout d'abord que nous n'avons pas le choix, si ce n'est de continuer à nous battre et à compter sur le leadership du gouvernement fédéral, sans doute au niveau des fonctionnaires, pour harmoniser les normes dans notre pays et de nous entendre, par le truchement du CCME, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement, sur la nécessité d'adopter une stratégie nationale à cet égard. Ce serait sans doute la première étape.

Par l'entremise de votre comité chargé d'examiner le projet de loi S–8, le gouvernement fédéral peut contrôler les futures émissions relativement aux véhicules neufs. Je pense qu'on peut diviser la question en deux parties.

Une fois que sont prises les mesures de contrôle visant à établir la répartition des émissions pour les véhicules neufs, on réussit en fait à améliorer les choses avec le temps. Puis, par l'intermédiaire d'un organisme comme le CCME, nous pouvons nous pencher sur le problème actuel des émissions émanant des voitures déjà en circulation et nous efforcer de les réduire.

[*Texte*]

Perhaps an agreement on a federal–provincial joint initiative, through Bill S–8, to deal with new cars coming in would be a significant form of leadership, and then get the provinces to bring the annual inspections on line.

Mr. Manley: At a provincial level, have you advocated any kind of pollution tax that would relate to vehicles of a certain age, which would perhaps create an economic incentive to get some of these cars either retrofitted or off the road?

Mr. Byatt: We'd certainly like to. The main reason we haven't is staff time, because it's me doing it, and we don't have any travel budget right now.

I have actually talked to Floyd Laughren about it. I was in Toronto at a consultation on capital investment priorities for the Ontario government, and I introduced the research done by the World Resources Institute on environmental taxes and how these can be a more efficient form of taxation. They are having problems regulating ozone–depleting substances. Well, you can tax ozone–depleting substances. We also raised the issue of carbon taxes in general as a way to start dealing with these issues.

That is something we want to do, but we're limited in time to run a campaign on that.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Byatt, thank you for coming before us this morning.

Is it not accurate to say that a number of other environment groups oppose credits and trading credits within industries?

Mr. Byatt: Yes, that is accurate. I think that's why I started out with trying to explain where Friends of the Earth sits ideologically.

There are some environmental groups that do not trust industry to implement such programs, and who do not support market principles. That is an ideological decision made up front that they are in favour of climatic control mechanisms. As well, that is an ideological debate we have among our own federal parties.

• 1045

Mr. Angus: Not to mention at the transport committee, from time to time.

Mr. Byatt: I certainly hope so. It is good to have such disagreements.

I think the regulatory process has been proving itself to be really ineffective. Just take a look. Air quality has not improved in Canadian cities. We have had a regulatory regime, and it is not working properly. We are struggling, looking for different ways to do this which will also allow for rapid technological innovation. A regulation takes two years to design and implement. The leading edge electrical energy efficiency technologies in the world are 12 months old. Having a

[*Traduction*]

Le gouvernement fédéral pourrait peut–être ouvrir la voie dans ce domaine en concluant une entente relative à une initiative conjointe avec les provinces, par le biais du projet de loi S–8, concernant les nouvelles voitures qui entrent dans notre pays; ensuite, il faudra convaincre les provinces d'effectuer les inspections annuelles.

M. Manley: Au niveau provincial, avez–vous préconisé une sorte de taxe sur la pollution s'appliquant aux véhicules d'un certain âge, ce qui inciterait les gens à moderniser ces véhicules ou à les mettre hors de service?

M. Byatt: Ce serait certes souhaitable. Si nous n'avons rien recommandé dans ce sens, c'est que nous manquons d'effectifs, car je m'occupe seul de la question, et nous n'avons pas de budget de voyage pour le moment.

En fait, je me suis entretenu avec Floyd Laughren à ce sujet. J'ai assisté à Toronto à une séance consultative sur les priorités en matière d'immobilisations du gouvernement de l'Ontario, et j'y ai présenté les recherches effectuées par le World Resources Institute sur les taxes à l'environnement et sur l'efficacité de ce genre de fiscalité. Puisqu'on a des problèmes à réglementer les substances qui s'attaquent à la couche d'ozone, on n'a qu'à percevoir une taxe sur ces substances. Nous avons également soulevé la question des taxes sur le carbone en général, à titre de solution préliminaire.

C'est une chose que nous souhaitons faire, mais nous manquons de temps pour mener une campagne sur cette question.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci, monsieur le président. Monsieur Byatt, je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

N'est–il pas vrai que certains autres groupes environnementaux s'opposent au système de points: et d'échanges de permis de polluer entre compagnies d'un secteur industriel donné?

M. Byatt: Oui, c'est exact. C'est pourquoi j'ai essayé de vous expliquer la position idéologique des Ami(e)s de la Terre.

Certains groupes environnementaux ne font pas confiance à l'industrie pour mettre en oeuvre ces programmes et ne sont pas des partisans des principes du libre marché. Ils ont pris position au départ pour les mécanismes de surveillance du climat. En outre, il s'agit d'un débat idéologique qui se manifeste aussi parmi les députés des partis fédéraux.

M. Angus: Sans oublier les membres du Comité des transports à l'occasion.

M. Byatt: Je l'espère bien. Ce genre de discussion est toujours utile.

À mon avis, le processus de réglementation a fait la preuve de son inefficacité. Bilan: la qualité de l'air ne s'est pas améliorée dans nos villes. Nous avons appliqué un régime de réglementation qui ne fonctionne pas bien. Nous faisons des pieds et des mains, à la recherche de méthodes qui nous permettraient d'innover sans polluer. Il faut deux ans pour concevoir et introduire un règlement. Les techniques les plus pointues en matière de rendement électrique datent de 12 mois.

[*Text*]

regulatory process that is going to control technologies just isn't going to work any more. That is why we are looking to tradable emissions permits.

There is a large section of the environmental community that looks at these issues. Probably the lead one in the United States is the World Resources Institute, or the Natural Resources Defense Council, which has done some tremendous research—good numbers are being crunched on it.

Mr. Angus: In the lead–up to Friends of the Earth's decision to put forward industry credits as opposed to per car credits, can you list for us what you felt were the downsides of doing that and why you felt that on balance it made more sense to go the industry route?

Mr. Byatt: I think the downside to having a per industry credit is—how can I say this politely?—it is going to be quite easy for manufacturers to bear political pressure on the question, because there is a real focus for "industry, that's your share", and there is going to be real pressure to increase the allocation to something larger than what the ecosystem can bear. We have seen that in the fisheries in Canada. We see it with an obvious result. It is happening in logging in Canada. The political system is vulnerable to hold the cap. It is working on chlorofluorocarbons because there is an international agreement in place which set the cap.

Mr. Angus: In terms of monitoring the effectiveness of an industry credit system, you can determine what a car is putting out and therefore the car meets the regulations. But how can you determine that the industry is meeting the requirements *en masse*?

Mr. Byatt: That is actually one of the least complicated points. You know what the capability of each car is, each model, and you know how many of each model are being sold, and you can tally up what they are emitting. For new cars that is actually not difficult to do, and it would not require significant regulatory effort. You could do it with the current system of random inspections. It enforces self–certification. The problem is, as we said before, in older cars that are still out on the road.

Mr. Angus: Which regretfully the federal government can't do much about because of our Constitution.

Mr. Byatt: Yes. We are well aware of that.

Mr. Angus: One of the briefs we received today from the Automotive Retailers Association of British Columbia made this comment, which I would like to read to you. Perhaps you could advise the committee as to what your sense is of the effectiveness of this process.

> The process used in relation to the control of air pollutants is suggested. The Federal Minister of the Environment and his Provincial counterparts formed a group to discuss issues involving the subject. They devised a process of legislation which enabled each province to legislate their own regulations, under guidelines set by the Federal Minister. These overall guidelines will enable Canada to comply with the international aims agreed to in the Montreal Protocol.

[*Translation*]

Nous ne pouvons plus nous contenter d'un système de réglementation qui s'applique aux technologies. C'est pourquoi nous envisageons le système des permis de polluer échangeables.

Une fraction considérable du mouvement environnemental s'intéresse à ce type de solution. Aux États–Unis, c'est sans doute au World Resources Institute, ou encore au Natural Resources Defense Council, que l'on a fait les recherches les plus impressionantes et qui se révèlent les plus utiles.

M. Angus: Lors de son analyse qui l'a amené à proposer l'adoption d'un système de points par secteur d'activité plutôt que par véhicule, le groupe les Ami(e)s de la Terre a–t–il cerné certains des inconvénients de cette solution, et lesquels? En outre, pouvez–vous nous dire pourquoi, selon vous, il est plus logique d'adopter ce système?

M. Byatt: L'inconvénient que présente un système de points par industrie, c'est—comment le dire délicatement?—que ce sera facile pour les fabricants d'exercer des pressions politiques à ce sujet; en effet, puisque chaque secteur d'activité se verra attribuer une part, l'industrie exercera de fortes pressions pour que le total des émissions allouées soit supérieur à ce que peut supporter l'écosystème. C'est ce qui s'est passé dans le secteur des pêches au Canada. Nous en avons vu le résultat. Il en va de même dans l'exploitation forestière. La structure politique a du mal à faire respecter les plafonds. Elle s'intéresse aux chlorofluorocarbures car, dans ce domaine, il existe un accord international qui fixe le plafond des émissions admissibles.

M. Angus: Pour surveiller l'efficacité d'un système de points par industrie, on peut déterminer les émissions par véhicule et établir si le véhicule en question est conforme aux règlements. Mais comment déterminer si l'industrie respecte les obligations dans son ensemble?

M. Byatt: C'est en fait l'un des points les moins compliqués. On connaît la capacité de chaque véhicule, de chaque modèle, et on sait combien d'unités sont vendues pour chaque modèle, ce qui permet de calculer le total des émissions. Pour les nouvelles voitures, cela n'est pas difficile à faire, et cela n'exigerait guère d'activités réglementaires importantes. On pourrait à cette fin utiliser le système actuel des inspections au hasard qui se charge de contrôler l'application de l'auto–certification. Comme nous l'avons déjà dit, le problème est lié aux vieilles voitures déjà en circulation.

M. Angus: Auxquelles malheureusement le gouvernement fédéral ne peut pas remédier à cause de notre constitution.

M. Byatt: C'est vrai, nous en sommes conscients.

M. Angus: Dans le mémoire que nous avons reçu aujourd'hui de la Automotive Retailers Association de Colombie–Britannique, on peut lire l'observation suivante, que j'aimerais vous rapporter. Vous pourriez peut–être dire au comité ce que vous pensez de l'efficacité de ce système.

> Il est question du système en vigueur pour contrôler les polluants atmosphériques. Le ministre fédéral de l'environnement et ses homologues provinciaux ont constitué un groupe pour discuter des problèmes en cause. Ils ont conçu un processus législatif qui a permis à chaque province d'adopter ses propres règlements aux termes de lignes directrices établies par le ministre fédéral. Ces lignes directrices générales permettront au Canada d'atteindre les objectifs internationaux prévus dans le Protocole de Montréal.

[*Texte*]

Is that process working to the satisfaction of Friends of the Earth?

Mr. Byatt: Not really. The problem is with the Montreal Protocol process. The phase-out of chlorofluorocarbons, which is what that is dealing with, and it's chlorofluorocarbons in automobile air conditioners, is proceeding ahead of schedule. Industry is leading. They are getting rid of CFCs faster than they are being mandated to. That is not the problem. The problem is the substances they are replacing them with. In cars it is HFCs, HFC-134a. It is a hydrofluorocarbon, which has no ozone-depleting potential, but it is 2,500 times, per unit, as effective a greenhouse gas as carbon dioxide. It is a major greenhouse gas issue.

• 1050

Mr. Angus: But in terms of a process—forget about the substance—in terms of the federal minister establishing maintenance guidelines—and maybe in this case it's the Minister of Transport—for engines and catalytic converters, and everything else that has a relationship to what goes out of the tailpipe, and provincial legislation enacting those guidelines, are you satisfied that's the way to go, given our convoluted Constitution?

Mr. Byatt: I don't think we have any choice. The guidelines need to be very specific, or you get a real problem of a mix of standards among provinces, which can create real problems for manufacturers and retailers. One province allows a refillable container for CFCs and the other doesn't; it says it has to be a recyclable container. Those are real problems for industry and costs them a lot of money. So guidelines have to be very clear.

The second problem is the provinces are demonstrating with CFCs that they're not putting the resources behind developing the legislation. The Ontario government is using one person. They are going to be a year or two late. That's a real problem for industry, because they have to hold up their capital investment.

Mr. Angus: Early on in your comments you made reference to the fact that the catalytic converter had been very successful in reducing all sorts of emissions. You read off the numbers, and they're all very, very, high, with the exception of one—

Mr. Byatt: Sulphur dioxide.

Mr. Angus: —which was around a 60% reduction. But then you went on to say that because we only drive our cars short distances, and we drive them cold, the impact is not all that much. Well, which is it? Was there a reduction to that degree?

Mr. Byatt: You're right. I should have been clearer. That is what catalytic converters can do if they are maintained properly and if they're used warmed up.

Mr. Angus: So then the figures that you gave us are the hypothetical figures, designed standard figures, if you like. What's the real result?

Mr. Byatt: I don't have the figures on that. I looked for it and couldn't come up with it. People were using terms such as "significantly less effective". It varies greatly. Many catalytic converters out on the roads today do not work at all, especially if they're four years old, five years old.

[*Traduction*]

Les Ami(e)s de la Terre sont-ils satisfaits de ce système?

M. Byatt: Pas vraiment. Le processus issu du Protocole de Montréal pose un problème. La suppression progressive des cholrofluorocarbures, notamment dans les systèmes de climatisation des automobiles, sur lesquels porte ce protocole, est en avance sur l'échéancier prévu. L'industrie a pris les devants. Elle se débarrasse plus rapidement des CFC qu'elle n'est tenue de le faire. Là n'est pas le problème. Le problème est lié aux substituts des CFC. Dans les automobiles, il s'agit de HFC, plus précisément le HFC-134a. C'est un hydrofluorocarbure qui ne menace pas la couche d'ozone mais qui, par unité, est 2 500 fois plus producteur d'effet de serre que le gaz carbonique. C'est là un problème d'énormes proportions!

M. Angus: Oublions le fond du problème pour parler du processus. Le ministre fédéral établit donc des lignes directrices en matière d'entretien—il s'agit peut-être en l'occurrence du ministre des Transports—des moteurs et des convertisseurs catalytiques, ainsi que de tout ce qui a rapport avec les émissions des tuyaux d'échappement, et imaginons que ces lignes directrices sont reprises dans des lois provinciales, est-ce selon vous la bonne façon de procéder, compte tenu de notre constitution alambiquée?

M. Byatt: Je ne pense pas que nous ayons le choix. Les lignes directrices doivent être très précises, au risque d'en arriver à un fatras de normes d'une province à l'autre, ce qui risquerait de poser de véritables problèmes aux fabricants et aux détaillants. Dans telle province, on peut utiliser un contenant remplissable pour les CFC, mais dans telle autre non: il faut utiliser un contenant recyclable. Ce sont là de vrais problèmes pour les industriels, et qui leur coûtent très cher. Les lignes directrices doivent donc être très limpides.

En second lieu, les provinces prouvent dans le cas des CFC qu'elles ne consacrent pas suffisamment de ressources à l'élaboration de la législation. Le gouvernement de l'Ontario a affecté une seule personne à cette question. Il aura un ou deux ans de retard. Cela pose un vrai problème à l'industrie, car elle doit bloquer ses investissements.

M. Angus: Au début de votre exposé, vous avez dit que le convertisseur catalytique avait permis de réduire toutes sortes d'émissions. Vous avez cité des chiffres, qui sont tous très élevés, à l'exception d'un seul. . .

M. Byatt: Anhydride sulfureux.

M. Angus: Où la réduction était d'environ 60 p. 100. Mais vous avez ajouté que puisque nous parcourrons de courtes distances en automobile, et que nous les conduisons à froid, les résultats ne sont pas aussi performants. Qu'en est-il? Les émissions ont-elles vraiment diminué à ce point?

M. Byatt: Vous avez raison. J'aurais dû être plus clair. Les convertisseurs catalytiques ont cet effet s'ils sont bien entretenus et qu'on les réchauffe avant de les utiliser.

M. Angus: Les chiffres que vous nous avez cités sont donc hypothétiques, des normes préconçues, si l'on peut dire. quels sont les résultats réels?

M. Byatt: Je n'ai pas de données à ce sujet. Je les ai cherché mais pas trouvées. Les gens utilisent des expressions comme «beaucoup moins efficace». Cela varie beaucoup. Bon nombre de convertisseurs catalytiques en usage aujourd'hui ne donnent aucun résultat, surtout s'ils datent de quatre ou cinq ans.

[*Text*]

Mr. Angus: I don't know whether mine works. It's 10 years old.

Mr. Byatt: I must admit I'm in the same boat. I don't know if mine works either.

Mr. Angus: Thank you, sir. I appreciate your interventions.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Chairman, I want to thank Mr. Byatt for an outstanding brief. It was clear, practical, thoughtful, and well researched. I'm very pleased that he came to the committee today. In fact, every question I had for Friends of the Earth was answered in the presentation. So with that I would like to pass to Mr. Atkinson, who may have some more detailed questions.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Byatt, thank you for your presentation.

I didn't understand your answer to Mr. Manley's question. I don't expect you to be a legal expert. You had suggested that in clause 5 we put in mandatory annual inspections. It seems to me that's a provincial jurisdiction, which I think was touched on by Mr. Manley. That gives me some difficulty.

Mr. Byatt: I think you're right. When I was preparing this, that is a point I missed. It shouldn't go in clause 5, because it is a provincial jurisdiction. But coupled with this initiative it has to be in there somewhere, because that's going to be the single most significant step that can be taken. Perhaps through CCME might be a way to do that.

Again, I'm not a legal expert; I'm better at the economics of it. But I think that's a point that needs to be done. Is there a way for the federal government, through this legislation, to, if not mandate it, encourage its process? I don't know. I think it should be done.

Mr. Atkinson: Then in regard to clause 8, which you were just discussing with Mr. Angus, tradable emission permits per ecosystem, are you satisfied with the wording of clause 8 and that that system can be set up under the regulatory process, and will be, according to the general outline in clause 8?

Mr. Byatt: Clause 8 is setting it up per car. I think that would work. I was saying that per car was an ineffective way to do it if your aim was actually to improve air quality. As we produce more cars and they're driven longer miles, we're still getting the same number of tonnes of sulphur dioxide, etc., emitted. I was saying that I liked the concept of emissions permits, but that it needed an overhaul to do it on an ecosystem basis. And this is a significant change.

• 1055

Mr. Atkinson: Paragraph 8(1)(b) appears to allow the tradable emissions you want. It says:

(b) such credits may be obtained by a company in the prescribed manner

(i) by reference to emissions of a vehicle that more than satisfy the requirements of those standards, or

[*Translation*]

M. Angus: Je ne sais pas si le mien fonctionne. Il a dix ans.

M. Byatt: Je dois avouer être dans le même cas que vous. Je ne sais pas si le mien fonctionne ou non.

M. Angus: Merci, monsieur. Je vous remercie de vos réponses.

Le président: Merci, monsieur Angus. Monsieur Richardson.

M. Richardson (Calgary–Sud–Est): Monsieur le président, je remercie M. Byatt de son extraordinaire mémoire. Il était clair, pratique, réfléchi et bien documenté. Je suis heureux qu'il soit venu témoigner devant le comité aujourd'hui. En fait, le mémoire présenté par les Amies de la Terre a répondu à toutes les questions que je voulais poser. C'est pourquoi je cède la parole à M. Atkinson, qui a peut–être des points précis à soulever.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Byatt, merci de votre exposé.

Je n'ai pas compris votre réponse à la question de M. Manley. Je ne pense pas que vous soyez un juriste averti. Vous avez dit que, à l'article 5, il fallait prévoir des inspections annuelles obligatoires. C'est à mon avis une question de compétence provinciale, et M. Manley en a parlé. Cela me pose des difficultés.

M. Byatt: Vous avez raison. Cette question m'a échappé lorsque j'ai préparé notre mémoire. Cela ne devrait pas être prévu à l'article 5, puisqu'il s'agit d'une question de ressort provincial. Il faut néanmoins prévoir cette disposition quelque part, puisque cela constituera l'initiative la plus importante que l'on puisse prendre. On pourrait peut–être avoir recours à cette fin au CCME.

Je le répète, je ne suis pas juriste, je connais mieux les aspects économiques du problème. Je crois toutefois que c'est une mesure qu'il convient de prendre. Est–il possible au gouvernement fédéral, par le biais de ce projet de loi, sinon de rendre ce mécanisme obligatoire, mais du moins de l'encourager? Je n'en sais rien. Je pense que ce serait utile.

M. Atkinson: En ce qui a trait à l'article 8, dont vous venez de parler avec M. Angus, soit les permis de polluer échangeables par écosystème, êtes–vous satisfait du libellé de cette disposition? En outre, peut–on mettre ce système en vigueur en vertu de la réglementation, et le fera–t–on, conformément aux grandes lignes de l'article 8?

M. Byatt: L'article 8 parle d'une norme par automobile. C'est faisable. J'ai dit que si l'on cherche vraiment à améliorer la qualité de l'air, ce n'est pas la bonne façon de procéder. Le nombre de véhicules ne cessant d'augmenter et les distances parcourues étant de plus en plus longues, le volume total des émissions d'anhydride sulfureux, etc., reste le même. J'ai dit que j'approuvais le principe des permis d'émission, mais qu'il fallait le remanier de façon à l'appliquer par écosystème. Cela représente un changement important.

M. Atkinson: L'alinéa 8(1)b) semble permettre l'échange des droits d'émission auxquels vous êtes favorables. Le texte prévoit, en effet que:

b) l'entreprise peut obtenir des points, selon les modalités réglementaires:

(i) soit en prouvant que les émissions sont plus que conformes aux normes, et

[*Texte*]

(c) credits obtained by reference to emissions may be transferred to or from a company in the prescribed manner.

Mr. Byatt: The wording of that, as I understand it, and again I am not a legal expert, is workable for emissions permits. But the question is how you are defining emissions. Are you saying that if it is a certain amount per car, if one car emits twice the regulatory amount, another half the regulatory amount, those permits can be swapped; that a manufacturer can swap them from one car to another, or sell them to another manufacturer? We don't have a problem with that. The issue is how you set the level of emissions.

Instead of saying the emission is emissions per car, we are saying it is emissions per fleet of cars, and then they decide how they are going to allocate this. If they want to sell two very dirty cars, they can. Or if they want to sell 20,000 very clear cars... The question is how you set the number of emissions. We're saying the emissions should not be quantified in terms of emissions per car but total emissions for the ecosystem, which is the main point I wanted to make.

Mr. Atkinson: That would be done through the regulatory process, I would assume.

Mr. Byatt: Yes.

Mr. Atkinson: As was mentioned, the officials are following this, so we can ask them if that is the intent of paragraph 8(1)(b).

Mr. Byatt: I think their intent is emissions per car, and they're probably not very happy that I'm raising another issue here.

Mr. Atkinson: We can certainly ask them that question.

You mentioned that will give us greater flexibility to take advantage of the new technologies.

Mr. Byatt: Yes.

Mr. Atkinson: What you said about the regulatory process, obviously it is too long—two years, in your estimation.

Mr. Byatt: The life cycle to design and implement a car in Japan now is just over three years, and our regulatory process is two years. We're out of whack with technological innovation. The advantage to these emissions permits is if a manufacturer implements an engine with very low emissions, they can actually sell their emissions off and make a significant amount of money. They can get a payback on their R and D very quickly.

Mr. Atkinson: It's interesting, if I can make a comment, we've gone from an act that is very difficult to amend, to get the parliamentary time, so we go to regulatory process, and now you are telling us the regulatory process is too slow, so we are going to another mechanism to try to speed up that process.

[*Traduction*]

c) les points obtenus par la preuve visée au sous-alinéa b)(i) sont transférables par une entreprise ou à elle selon les modalités réglementaires.

M. Byatt: Je ne suis pas jurist,e mais je pense que la formulation retenue dans ce texte conviendrait aux permis d'émission. Toute la question est de savoir comment seront définis ces émissions. D'après vous, s'il s'agit d'une certaine quantité par voiture, est-ce à dire qu'il peut y avoir échange entre la voiture qui émet le double des quantités prévues et une autre voiture qui n'en émet que la moitié? Est-ce à dire qu'un fabricant pourra répartir sur plusieurs véhicules les émissions autorisées ou vendre certains droits d'émissions à un autre fabricant? Nous n'y voyons aucune objection. La question est simplement de savoir comment fixer le niveau des émissions.

Au lieu d'imposer à chaque véhicule un certain niveau d'émissions, il conviendrait, d'après nous, de fixer pour un parc automobile donné, un niveau global. Ce sera alors aux fabricants de choisir la manière dont se fera la répartition. Cela leur permettra, par exemple, de mettre en vente deux véhicules très polluants. Ou bien, s'ils veulent vendre 20 000 voitures très peu polluantes... Il va falloir s'entendre sur la manière dont seront fixés les niveaux d'émission. Selon nous, il ne faut pas fixer pour chaque voiture un niveau d'émission particulier mais de s'entendre sur la quantité d'émissions polluantes pouvant être absorbées par notre écosystème. Cela me semble être le point important.

M. Atkinson: J'imagine que cela pourrait être fixé de manière réglementaire.

M. Byatt: Oui.

M. Atkinson: Les fonctionnaires concernés suivent de près le débat et nous pourrons leur demander si c'est bien ce que veut dire l'alinéa 8(1)b).

M. Byatt: Je crois que l'idée était plutôt de fixer un taux d'émission applicable à chaque véhicule et ils ne sont probablement pas très contents de me voir évoquer le problème sous un autre angle.

M. Atkinson: Nous pourrons tout de même leur poser la question.

Selon vous, cela nous permettrait de mieux tirer parti des nouvelles technologies.

M. Byatt: En effet.

M. Atkinson: Si j'ai bien compris, vous estimez que les deux ans nécessaires à la mise en place du cadre réglementaire représente un délai excessif.

M. Byatt: Aujourd'hui, les Japonais peuvent sortir une voiture en un peu plus de trois ans; or, il nous faut à nous deux ans pour mettre en place la réglementation nécessaire. Nous sommes complètement décalés par rapport au processus d'innovation technique. L'avantage de ce système de points est qu'il permet aux fabricants d'un moteur très peu polluant de vendre ses droits d'émission et de tirer de cette vente des sommes considérables. Cela leur permettra de rentabiliser très rapidement leurs investissements dans la R-D.

M. Atkinson: Permettez-moi de relever que nous sommes donc passés d'un texte de loi très difficilement modifiable au plan du calendrier parlementaire à une procédure réglementaire qui, selon vous, est trop lente. Nous envisageons maintenant un autre mécanisme permettant d'accélérer les choses.

[*Text*]

Mr. Byatt: We're not the only country struggling with it.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Atkinson.

Mr. Byatt, thank you very much for appearing before the committee this morning. We appreciate your well-prepared brief. Certainly what you have said will be taken into consideration.

Mr. Byatt: Thank you very much. If there are any follow-up questions, please feel free to call us. If we don't have the answers, we can probably introduce the technical experts who would.

The Chairman: We have a last-minute addition to our witness list. With the committee's permission, I will delay Transport Canada officials until we have heard from the witness from STOP, Mr. Bruce Walker, who is their Director of Research. Assuming that is agreeable, I would ask Mr. Walker to take the witness chair.

• 1100

Mr. Walker, I would invite you to proceed. Do you have a brief? What is your intention?

Mr. Bruce Walker (President, STOP, Inc.): Thank you, Mr. Chairman.

Je m'appelle Bruce Walker, je suis le président du groupe écologiste de Montréal qui s'appelle STOP. Nous avons soumis un mémoire par écrit au Comité du Sénat sur le projet de loi S-8 au mois de juin dernier. Hier, le greffier de ce Comité m'a assuré au téléphone avoir déjà distribué aux membres de votre Comité notre mémoire du mois de juin dernier.

The clerk told me this committee had already received our brief to the Senate committee on Bill S-8. Is that not correct? I didn't bring any extra copies with me.

The Chairman: Then we'll just ask you to proceed with an oral presentation.

Mr. Walker: Thank you.

STOP is a Montreal environmental group that's been around since 1970, and I've been an active member of STOP since 1972. Since I testified before the Senate last June, I've received a promotion from research director to president. Voluntary titles for voluntary organizations may not be all that important, but it is a modest correction.

Over those 20 years we've put a lot of effort into a lot of issues, including those that deal with motor vehicle emissions. STOP is dealing only with the air pollution aspects of this bill and not at all with the motor vehicle safety aspects.

Essentially, in the spirit of the three R's, in an effort to reduce paper, I suggested the committee reuse the brief we submitted to the Senate last June, and also in an effort to reduce taxpayers' expenses, we have some suggestions on how that can be done more efficiently.

[*Translation*]

M. Byatt: Le Canada n'est pas le seul pays à faire face à ce problème.

Le président: Monsieur Atkinson, je vous remercie.

Monsieur Byatt, je vous remercie d'avoir comparu devant le comité ce matin. Nous avons pris connaissance, avec intérêt, de l'exposé que vous nous avez présenté. Soyez assuré que nous tiendrons compte des idées que vous nous avez communiquées.

M. Byatt: Merci beaucoup. N'hésitez surtout pas à prendre contact avec nous si vous avez d'autres questions. Si nous n'avons pas nous mêmes la réponse, il est probable que nous puissions nous mettre en rapport avec les spécialistes qui pourront vous renseigner.

Le président: Il nous faut à la dernière minute, ajouter quelqu'un à la liste des témoins. Avec l'accord du comité, je vais reporter l'audition des fonctionnaires du ministère des Transports pour que nous puissions accueillir M. Bruce Walker, directeur de la recherche de STOP. Dans le mesure où il est prêt à témoigner, je vais céder la parole à M. Walker.

Monsieur Walker, vous avez la parole. Avez-vous un mémoire? Comment entendez-vous procéder?

M. Bruce Walker (Président, STOP, Inc.): Merci, monsieur le président.

My name is Bruce Walker and I am president of STOP Incorporated, a Montreal Environmental Group. In June, we submitted a brief to the Senate Committee on Bill S-8 and, yesterday, when I spoke on the telephone to the clerk of that committee, I was told that the members of your committee had received a copy of the brief we had sent out in June.

Le greffier a dit que les membres du comité avaient déjà reçu le mémoire que nous avions transmis au comité du Sénat chargé de l'examen du projet de loi S-8. Est-ce exact? Je n'en ai pas d'autres exemplaires ici.

Le président: Peut-être pourriez-vous présenter votre exposé.

M. Walker: Merci.

STOP est un groupe écologiste créé à Montréal en 1970. Je participe à son action depuis 1972. Depuis qu'en juin dernier j'ai témoigné devant le comité sénatorial, je suis passé des fonctions de directeur de la recherche à celles de président. S'agissant de fonctions bénévoles exercées auprès d'organismes à but non lucratif, les appellations n'ont pas grande importance. C'est simplement une petite mise au point.

Depuis 20 ans, nous avons consacré beaucoup d'efforts à toute une série de problèmes, y compris celui des émissions des véhicules automobiles. Dans le cadre de ce projet de loi, STOP ne s'est penché que sur le problème de la pollution atmosphérique et non pas sur les diverses questions se rattachant à la sécurité des véhicules automobiles.

Afin de conserver le papier, et dans l'esprit du principe des trois R, j'avais demandé au comité de réutiliser les copies du mémoire que nous avions transmis au Sénat en juin dernier. Nous avons également le souci de réduire le fardeau du contribuable; nous avons quelques idées sur ce point.

[*Texte*]

First of all, STOP supports the intention of the Government of Canada to harmonize current Canadian new vehicle tailpipe emission standards with those now in force in the United States. STOP has spent a lot of time over the last 13 years convincing various Ministers of the Environment and Ministers of Transport, not to mention three Prime Ministers, of the fact that for much of our recent history Canada has lagged behind the United States in motor vehicle emission control regulation; in the actual severity of the regulation. Between 1981 and 1987 our emission standards were anywhere between three and seven times more lenient than those in the U.S. for the same car. At the time, the automobile manufacturers were happy with the fact that the rules were less severe than in Canada. In fact, they ''Canadianized'' cars by not putting on the sophisticated three–way catalytic converter, because it wasn't necessary.

To their credit, the auto manufacturers—and I'm speaking generically here—have come around a fair degree in their environmental thinking. Now, generally, it's my understanding that in their presentations to you they support harmonization of Canadian new vehicle emission standards with the U.S. federal standards. It's important to distinguish between the U.S. federal standards, which are found in the U.S. Clean Air Act, and the so–called ''California'' standards. Some people in the trade refer to the U.S. federal standards as the ''49 states'' standards, although there are now some northeastern states that are trying to oppose the California standards for cars sold in their jurisdictions, and that's causing a lot of problems for both the automobile industry and the oil industry.

Having agreed that, yes, we should essentially have the same standards, and recognizing the Motor Vehicle Safety Act of Canada as currently written does not allow for a phase–in of emission standards for portions of the fleet, as is now law in the United States. . .clearly amendments are in order.

Well, that is the politically expedient thing to do. But STOP asks, is that the appropriate public policy way to do it? I agree that in the six months leading up to an election, given the choice between political expediency and good public policy, I'm not so naïve as to expect public policy to win over the argument, but I will at least make the effort.

• 1105

As you heard from the earlier witness, yes, the jurisdiction over controlling emissions from cars is split in this country. I will be able to clarify some of the questions that were asked earlier. First of all, within new vehicles, the emissions that come out of a motor vehicle are essentially a function of four factors: first of all the vehicle itself, secondly the fuel, thirdly the driver, and fourthly the mechanic or whoever maintains the vehicle.

[*Traduction*]

Tout d'abord, STOP est favorable à l'intention annoncée par le gouvernement du Canada d'harmoniser, avec les critères en vigueur aux États–Unis, les critères canadiens actuellement applicables aux nouveaux véhicules automobiles en matière d'émissions d'échappement. Au cours des 13 dernières années, STOP a consacré beaucoup de temps à essayer de convaincre les divers ministres de l'Environnement et ministres des Transports, pour ne rien dire de trois premiers ministres, pour les convaincre donc que, en matière d'émissions de véhicules automobiles ces dernières années, le Canada a été la plupart du temps en retard par rapport aux États–Unis. Je me place là au plan de la rigueur réglementaire. Entre 1981 et 1987, les critères canadiens applicables aux émissions provenant d'un même modèle de véhicule, étaient de trois à sept fois moins sévères que les critères américains. À l'époque, les fabricants d'automobiles étaient contents de voir que le Canada avait adopté une réglementation moins sévère. Ils avaient même pour habitude de «canadianiser» les voitures en ne les équipant pas du système perfectionné pour l'échappement catalytique à triple effet, ce dispositif n'étant pas exigé par les autorités canadiennes.

Rendons tout de même hommage aux fabricants d'automobiles dont la réflexion a considérablement progressé en matière de protection de l'environnement. Je crois savoir que, dans leur intervention devant le comité, les fabricants sont généralement favorables à l'harmonisation des normes canadiennes et américaines en matière d'émissions produites par les nouveaux véhicules automobiles. Il faut distinguer entre les normes américaines décrétées par le gouvernement fédéral, que l'on trouve dans le U.S. Clean Air Act, et les normes «californiennes». Certains spécialistes appellent les normes américaines fédérales les normes «des 49 États», bien que certains États du nord–est des États–Unis tentent actuellement de s'opposer à l'application des normes californiennes aux véhicules automobiles vendus chez–eux. Cela crée de nombreux problèmes aussi bien à l'industrie de l'automobile qu'à l'industrie pétrolière.

Dans la mesure où nous sommes partisans de l'harmonisation des normes applicables, et dans la mesure où nous constatons que dans sa forme actuelle, notre Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, ne permet pas, comme le fait le texte américain analogue, l'entrée en vigueur progressive, pour certaines parties du parc automobile, des normes applicables en matière d'émissions. . . il est clair qu'il convient d'y apporter des modifications.

Sur le plan politique, la voie est toute tracée. Mais, STOP pose la question: cette manière de procéder est–elle la plus conforme à l'intérêt général? Les prochaines élections sont pour dans six mois et je n'ai pas la naïveté de croire que l'intérêt général va l'emporter sur les considérations politiciennes; je vais tout de même faire l'effort.

Comme l'ont relevé les autres témoins, en matière de contrôle des émissions automobiles, les compétences sont divisées. Je vais pouvoir clarifier certaines des questions que vous avez posées tout à l'heure. Je précise d'abord qu'en ce qui concerne les nouveaux véhicules automobiles, les émissions dépendent essentiellement de quatre facteurs: d'abord le véhicule, ensuite le carburant, puis le conducteur, et enfin le mécanicien ou, d'une manière plus générale, la personne qui assure l'entretien du véhicule.

[*Text*]

The federal government has jurisdiction over the first two of those, the vehicle itself and the fuel. I'll deal with those now. But that jurisdiction is split. New vehicle emission standards, since they started in this country in 1971, have been under the Motor Vehicle Safety Act. Because there was an act existing at the time, it was a convenient place to put it—not necessarily the most logical place to put it. Fuel quality, the quality of the stuff that goes into the engine and has a direct impact on emissions, is regulated by another department, under another law. It used to be under the Clean Air Act, which then got rolled over into the Canadian Environmental Protection Act.

So we have two very small groups of technical experts, one in Transport Canada, about half a dozen technical experts within a department of 20,000 or so people, and a similar group of half a dozen technical experts over in Environment Canada, across the river, half a dozen people out of about 10,000 people in the department. It's fascinating. I drop in on these people from time to time, and they have the same technical periodicals on their shelves. They have the same issues of the *U.S. Federal* Register, with the latest EPA regulations and so forth. But one of them looks only at tailpipe standards in new cars and the other one looks, officially, as this Parliament over the last 20 years has given it jurisdiction to do, only at the fuels. But in fact, in looking at tailpipe standards you have to look at fuels, and in looking at fuels you have to look at tailpipe standards.

So we have two small groups of, in my opinion, overworked civil servants. . .I won't get into the question of whether they're overpaid or not; I'll leave that to other interveners. Basically, we need a critical mass, frankly, to keep up with the Americans, who are leading the world in motor vehicle emission control requirements. I'm talking about both tailpipe standards and fuel quality.

As the numbers go down in allowable grams per mile for the three families of pollutants that are currently regulated, carbon monoxide, hydrocarbons, and nitrogen oxides. . .and those are the three I know the most about. STOP will defer to groups such as Friends of the Earth when questioned about CFCs and CO_2, but certainly the so–called "conventional" pollutants are something. . .STOP will defer to no other environmental group in Canada on that subject.

We have these two small groups, which at times conflict and compete with one another. Then, when they want actually to do something, they have to go up through two separate bureaucracies. In fact, here I am, discussing complicated air pollution issues that really should be dealt with by the Standing Committee on the Environment, in my opinion, rather than the Standing Committee on Transport.

[*Translation*]

En ce qui concerne le véhicule et le carburant, la compétence appartient au gouvernement fédéral. C'est de cela que je vais parler maintenant. Mais cette compétence fédérale est elle–même divisée. Les normes d'émission applicables aux nouveaux véhicules, depuis leur adoption par le Canada en mai 1971, sont du domaine de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Il a semblé pratique en effet de les insérer dans un texte qui existait déjà—même si la logique de cette décision n'est pas évidente. La qualité des carburants, c'est–à–dire la composition de ce qui alimente le moteur, donc d'un produit qui influence directement les émissions, relève d'un autre ministère et d'une autre loi. A l'origine, c'était la Loi sur la lutte contre la pollution qu'on a transformée en Loi canadienne sur la protection de l'environnement.

Ainsi, il existe deux groupes très restreints de spécialistes, un à Transports Canada et qui, sur les 20 000 fonctionnaires de ce ministère, ne compte qu'une demi–douzaine d'experts environ, et un autre groupe analogue qui, de l'autre côté de la rivière, au ministère de l'Environnement, regroupe aussi une demi–douzaine d'experts sur les quelques 10 000 fonctionnaires de ce ministère. C'est tout–à–fait frappant. De temps à autres, je leur rends visite. Sur leurs rayonnages on trouve les mêmes revues techniques. Ils reçoivent les mêmes numéros du *U.S. Federal Register* qui font état des derniers règlements de l'EPA américaine. Mais une des deux équipes ne s'intéresse qu'aux normes applicables aux émissions des nouveaux véhicules alors que l'autre ne s'intéresse officiellement qu'aux carburants, puisque c'est de cela qu'elle est chargée depuis 20 ans par le Parlement. Mais pour étudier les normes applicables aux émissions, il faut bien se pencher sur le carburant, et pour étudier les carburants il faut bien se pencher sur les normes applicables aux émissions.

Voici donc deux petites équipes de fonctionnaires qui, à mon avis, sont surchargées de travail. . .Je ne me prononcerais même pas sur la question de savoir s'ils sont surpayés; je laisse cela aux autres intervenants. Mais pour nous maintenir au niveau des Américains qui sont les plus avancés au monde en matière de contrôle des émissions de véhicules automobiles, aussi bien pour la qualité des carburants que pour les normes applicables aux émissions, il faudrait que nos équipes atteignent une certaine masse critique.

Plus on abaisse les taux d'émission autorisés par kilomètre; plus on réduit le nombre de grammes des trois types de produits polluants actuellement soumis à réglementation, c'est–à–dire le monoxyde de carbone, les hydrocarbones et d'oxydes nitreux. . . ce sont les trois produits qui me sont le plus familiers. STOP s'en remet à d'autres groupes tels les Ami(e)s de la Terre pour ce qui est des CFC et du CO_2 mais, en ce qui concerne les polluants «classiques», STOP ne leur cède en rien.

Il y a donc deux petites équipes qui parfois rivalisent et se font concurrence. Et lorsqu'elles veulent vraiment arriver à quelque chose, elles sont obligées de passer par deux filières bureaucratiques distinctes. D'ailleurs, vous me voyez bien ici évoquant de complexes questions de pollution atmosphérique qui, à mon avis, seraient plutôt du ressort du Comité permanent de l'environnement et non du Comité permanent des transports.

[*Texte*]

Our fundamental recommendation, then, in a nutshell, is there should be a single–window approach to the environmental impact of new motor vehicles in Canada. That single window, in our opinion, should be Environment Canada.

There are essentially two ways of doing it. The way we have formally recommended for 13 years... In January 1981 I made a presentation on behalf of STOP to the then House of Commons Sub–Committee on Acid Rain, which produced this very impressive report called *Still Waters*. Recommendations 11 and 12 deal with tailpipe standards, and recommendation 12 specifically says:

> The Sub–committee recommends that legislative authority to regulate motor vehicle emissions through standards applicable to manufacturers and distributors be transferred from the Motor Vehicle Safety Act to the Clean Air Act and hence from the Ministry of Transport to the Department of Environment which already has significant responsibilities in the area of air pollution.

That went no further than that. It was discussed at least at the assistant deputy minister level.

• 1110

Here's a rare opportunity. This is the first time the air pollution components of the Motor Vehicle Safety Act have been discussed publicly in a committee in 22 years, to my knowledge. So we have a rare opportunity now, since we're making legislative changes anyway.

STOP's recommendation is that all the air pollution components now in the Motor Vehicle Safety Act be removed from it, as well as the fuel quality components of the Canadian Environmental Protection Act, and they be recombined in a brand–new Canada Motor Vehicle Environmental Protection Act, which in our recommendation would be under the jurisdiction of Environment Canada. I've been flogging this apparent dead horse for 12 years. I've been tilting at windmills for 20 years about things such as Montreal's raw sewage and other issues that seem to take a long time to get solved. We think this will go a long way towards making the process more efficient. That is our basic recommendation: that the jurisdiction fall under one federal department, and that be Environment Canada.

Having recognized that for political expediency reasons and because of the air quality accord with the United States, it might look embarrassing that Canada's current standards are more lenient than they are in the United States, which is correct. . .therefore there seems to be, from a political point of view, an urgency to amend the law so the regulations can come down. We know the regulations will be processed with the usual less–than–Olympian speed, because that's the way things work in this town.

That having been said, Environment Canada, when it processes regulations, does them with a lot more input from broader portions of society than Transport Canada ever does. It is STOP's contention that Environment Canada respects both

[*Traduction*]

Ce que nous recommandons, essentiellement, c'est d'unifier les efforts en matière de réglementation environnementale, des nouveaux véhicules automobiles au Canada. Et à notre avis, c'est Environnement Canada qui devrait se voir confier l'essentiel de nos efforts dans ce domaine.

Il y aurait pour ce faire deux manières de procéder. La manière que nous recommandons officiellement depuis 13 ans... En janvier 1981, j'ai présenté au nom de STOP un exposé devant le Sous–comité sur les pluies acides qui a produit un très intéressant rapport intitulé *Les eaux sournoises*. Les recommandations numéro 11 et 12 portaient sur les normes applicables aux émissions et la recommandation numéro 12 précisait que:

> Le Sous–comité recommande que le pouvoir de réglementation sur les émissions des véhicules automobiles par le biais de normes applicables aux fabricants et aux distributeurs soient transférées de la Loi sur la sécurité des véhicules automobile à la Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique et, du même coup, du ministère des Transports à celui de l'Environnement, qui a déjà de larges responsabilités en matière de pollution atmosphérique.

C'est tout ce qui était prévu. Cette recommandation a été débattue au moins au niveau des sous–ministres adjoints.

C'est une rare occasion qui s'offre à nous. Si je ne me trompe pas, c'est la première fois en 22 ans qu'on examine publiquement, en comité, les dispositions de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles portant sur la pollution atmosphérique. Dans le mesure où, de toute manière, nous envisageons de modifier la loi, une rare occasion se présente.

Il conviendrait, selon STOP, de retirer de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles toutes les dispositions traitant de la pollution atmosphérique et de retirer simultanément de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement toutes les dispositions traitant de la qualité des carburants. Les deux types de dispositions seraient alors réunies dans une nouvelle Loi canadienne sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement qui, d'après nous, devrait être administrée par Environnement Canada. Je me dépense en pure perte depuis 12 ans. Et je me bats depuis 20 ans contre des moulins à vent en m'attaquant à Montréal au déversement d'eaux usées non traitées et aux autres problèmes qui attendent une solution depuis tellement longtemps. Nous estimons que cela devrait améliorer l'efficacité des procédures en place. Essentiellement, nous recommandons que toutes les compétences en ce domaine soit confiées à un seul ministère fédéral, c.–à–d. Environnement Canada.

À cause des exigences de la politique politicienne et à cause aussi de l'accord conclu avec les États–Unis en matière de qualité de l'air, il serait gênant de voir le Canada s'en tenir dans ce domaine à des normes moins exigeantes que les normes américaines, ce qui est actuellement le cas... Au simple plan politique il semblerait donc urgent de modifier la loi afin que puisse entrer en vigueur le réglementation nécessaire. Nous savons que la réglementation va être préparée avec toute le célérité habituelle; c'est comme cela que les choses se passent dans cette ville.

Cela dit, lorsque Environnement Canada prépare un projet de réglementation, il sollicite beaucoup plus que Transports Canada, la participation des divers secteurs de la société. STOP estime en effet que le ministère de l'Environnement va

[*Text*]

the spirit and the letter of the citizens' code of regulatory fairness far more than Transport Canada. Environment Canada almost invented the term ''multi–stakeholder consultations'' in this city.

I represent STOP on about a dozen multi–stakeholder advisory committees, one of which, by the way, recently set up, deals with a national guideline regarding motor vehicle emission inspection and maintenance programs. I wanted to touch on that for a minute.

It is correct, yes, that is clearly provincial jurisdiction. Three and a half years ago the Canadian Council of Ministers of the Environment made a political commitment to have automobile emission inspection programs in place in Canada, in Vancouver, Toronto, and Montreal, by the end of 1992. One province has lived up to that political promise, the Province of British Columbia.

I want to give them due credit. I personally visited one of their ''air care stations'', as they are called, on the lower mainland of B.C., and right now 31% of the cars that are checked fail the test. If you fail, then you have to get it fixed and have the test taken again. It is a condition of getting your registration, or in B.C.'s case your vehicle licence, your vehicle insurance, renewed. So it's mandatory.

STOP will not buy spot–checks or random checks. We need mandatory motor vehicle automobile emission checks.

The jurisdiction will be provincial, but a lot of the technical know–how is found within Environment Canada. This is yet another reason why we think Environment Canada should be given the jurisdiction.

The actual testing of emissions of cars in Canada, if it's done at all in the federal government, is done by Environment Canada, at their laboratory on River Road. Is it the environment minister or the transport minister who goes down to Washington and talks about air quality accords? It's the environment minister, right? So Environment Canada does everything but actually, in my opinion, issue the regulations. And I'm not casting aspersions on the professional competence of the civil servants or Transport Canada at all. It's single–window shopping, government being more effective. I think this is something anyone of any political stripe can buy into.

There are a couple of other points I wanted to raise. If starting from scratch with a new law, a Canadian motor vehicle environmental protection act, is not deemed to be feasible because the current government feels it's important to amend the air pollution components of the Motor Vehicle Safety Act in this session of Parliament, then okay, I've been known to compromise before.

[*Translation*]

beaucoup plus loin que celui des Transports dans le respect de l'esprit et de la lettre du Code de l'équité réglementaire qui devrait régir les rapports entre l'État et le citoyen. Pour ce qui est de cette ville, on pourrait presque dire qu'Environnement Canada a inventé la notion de consultation auprès des intéressés.

Je représente STOP dans environ une douzaine de comités de consultations des parties intéressées. Je précise qu'un de ces comités, créé récemment, est chargé de préparer un projet de directives nationales touchant les programmes d'entretien des véhicules automobiles et de vérification de leur taux d'émission. J'aimerais vous en parler brièvement.

Il s'agit effectivement d'un domaine de compétence provinciale. Il y a trois ans et demi, le Conseil canadien des ministres de l'Environnement s'était engagé politiquement à instaurer des programmes d'inspection des taux d'émission des véhicules automobiles à Vancouver, à Toronto et à Montréal avant la fin de 1992. La Colombie–Britannique est la seule province à y avoir donné suite.

Il faut le reconnaître, Je me suis rendu dans une de ces stations dites de «soins atmosphériques» dans le sud de la province. À l'heure actuelle, 31 p. 100 des voitures vérifiées ne répondent pas aux normes en vigueur. En pareil cas, la voiture doit être réparée et soumise de nouveau à l'épreuve de vérification. Sans cela, l'enregistrement de l'automobile et l'assurance du véhicule ne sont pas renouvelés. C'est donc obligatoire.

STOP rejette complètement l'idée des contrôles ponctuels et des vérifications aléatoires. Ce qu'il faut, c'est instaurer un système obligatoire de vérification des taux d'émission des véhicules automobiles.

Ce seront les provinces qui en seront chargées, mais Environnement Canada possède en ce domaine une grande expertise, et pour cette raison–là aussi nous pensons qu'Environnement Canada devrait assumer cette tâche.

Le contrôle des taux d'émission des véhicules au Canada, dans la mesure où le gouvernement fédéral s'en occupe, revient à Environnement Canada qui possède un laboratoire sur le Chemin de la rivière. Du ministre de l'Environnement ou du ministre des Transports, lequel se charge d'aller à Washington pour négocier les accords sur la qualité de l'air? C'est bien le ministre de l'Environnement, non? J'estime donc qu'en fait c'est Environnement Canada qui fait tout, tout sauf rédiger les règlements. Je n'entends nullement, en disant cela, contester le savoir des fonctionnaires ou du ministère des Transports. Il s'agit simplement d'unifier nos efforts et de rendre l'action gouvernementale plus efficace. Je crois que chacun peut se rallier sous ce fanion, quelles que soient par ailleurs ses convictions politiques.

J'aimerais évoquer aussi devant vous deux ou trois autres questions. Si le gouvernement actuel hésite à repartir à zéro en préparant une nouvelle Loi sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement, estimant qu'il est important de modifier au cours de cette session parlementaire les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile touchant la pollution atmosphérique, je n'y vois aucun inconvénient. Je ne suis pas étranger aux compromis.

[*Texte*]

[*Traduction*]

• 1115

The fall–back position would then be to add a clause to the bill to say "the following sections shall be under the jurisdiction of the Minister of the Environment". All the clauses that deal with emissions would then come under the Minister of the Environment. It is not unknown in this town to have a piece of legislation that has more than one minister involved. CEPA is a good example. Two ministers have responsibility, the Minister of the Environment and the Minister of National Health and Welfare.

Mais il faudrait rajouter au projet de loi un article qui prévoit que «les dispositions qui suivent seront administrées par le ministre de l'Environnement». Toutes les dispositions relatives aux émissions des véhicules automobiles seraient administrées par le ministre de l'Environnement. Ce ne serait pas la première fois qu'on verrait, dans cette ville, un texte de loi intéressant plus d'un ministre. La LCPE en est un bon exemple. Elle prévoit deux ministres responsables; le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé et du Bien–être social.

That having been said, CEPA has a lot of confusing language in it and it needs to be brought up to date on fuel quality. That is why I am recommending we don't throw it all into CEPA but we actually write a new motor vehicle environmental protection act from scratch.

La LCPE comporte de nombreux passages assez confus en matière de qualité des carburants, le texte doit être mis à jour. C'est pourquoi je recommande que nous ne transférions pas le tout dans la LCPE mais plutôt que nous rédigions une toute nouvelle loi sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement.

I'll make a point on emission trading. A previous witness from Friends of the Earth. . .STOP's position on emission trading. . . It is hard to be generic. There are cases where we can support it. For example, emission trading within the U.S. Clean Air Act for the coal–fired power plants works very well, and we support it. But that is because they start with a command–and–control umbrella. Each one of those 110 coal–fired power plants is going to have to get down—I won't bore you with the numbers—to a certain level by 1994, and to a lower level, about half that, by the year 2000. That is command and control. And they have to measure all their pollutants continuously.

Permettez–moi un commentaire au sujet de l'échange des droits d'émission. Un témoin précédent, représentant les Ami(e)s de la Terre. . . La position de STOP sur les échanges des droits d'émission. . . Il est difficile, à cet égard, d'être catégorique. En effet, dans certains cas nous y sommes favorables. Dans le cadre par exemple du Clean Air Act américain, l'échange des droits d'émission fonctionne très bien pour les centrales énergétiques alimentées au charbon et dans ce cas–là nous y sommes favorables. Mais s'il en est ainsi c'est parce que l'on a conçu une grille réglementaire et un dispositif de vérification très sérieux. Chacune de ces 110 centrales à charbon va devoir—je vous épargnerai les chiffres—abaisser de tant son taux d'émission d'ici 1994, et le réduire encore de moitié de là à l'an 2000. C'est cela un cadre réglementaire; c'est cela un dispositif de vérification. De plus, les émissions doivent être mesurées en permanence.

To make all that a little less onerous, they will allow emission trading. Unfortunately, there is a popular misconception that emission trading is a substitute for command and control. No. STOP believes emission trading can be complementary to command and control. It is not one versus the other.

Pour rendre un peu moins onéreuse l'application de ce dispositif, l'échange des droits d'émission sera autorisé. Malheureusement, beaucoup de gens croient qu'un système autorisant les échanges des droits d'émission permet de se passer d'un cadre réglementaire et d'un dispositif de vérification. Eh bien non. Pour STOP l'échange des droits d'émission peut compléter le cadre réglementaire et le dispositif de vérification, mais non pas s'y substituer.

Perhaps the final point of contention: the position on emission trading will vary according to what pollutant it is you actually want to trade. The criterion for emission trading in carbon dioxide will be radically different from the criterion for emission trading of nitrogen oxides or hydrocarbons, for example.

Et maintenant, un mot sur ce qui représente peut–être le dernier sujet de discorde: le point de vue sur l'échange des droits d'émission varie en fonction du polluant dont il s'agit. Ainsi, s'agissant de dioxyde de carbone, les critères applicables à l'échange des droits d'émission seront très différents de ceux qu'on appliquerait dans le cas des émissions d'oxyde nitreux ou d'hydrocarbone.

I want to finish by reminding the committee that, yes, we have made progress in cleaning up the air in cities from the conventional pollutants, except for one, ground–level ozone. We do have a smog plan in this country. Unfortunately it is not called "the smog plan"; it is called the *Management Plan for Nitrogen Oxides and Volatile Organic Compounds*, published by the Canadian Council of Ministers of the Environment in November 1990. There are 58 control initiatives in this plan, including tougher tailpipe standards for new cars, new trucks, a lot of point sources, and so on.

Permettez–moi de terminer en rappelant que nous avons effectivement réussi à purifier l'air de nos villes en éliminant les polluants classiques à l'exception de l'ozone au sol. Nous avons, ici au Canada, dressé un plan de lutte contre le fumard (smog). Malheureusement, nous ne l'avons pas appelé «Plan de lutte contre le fumard» mais *Plan de gestion des oxydes d'azote et des composés organiques volatiles*, publié par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement en novembre 1990. Ce plan comporte 58 mesures de contrôle, y compris un renforcement des normes d'émissions applicables aux nouvelles automobiles et aux nouveaux camions, ainsi qu'à de nombreuses sources de pollution.

[*Text*]

For most of those, when they set up an initiative, they create a multi–stakeholder advisory committee. I represent STOP on about a dozen of those multi–stakeholder advisory committees. Transport Canada doesn't bother with multi–stakeholder advisory committees. As you have heard, yes, they have a very close working relationship with the automobile industry—in my opinion, rather too close for comfort.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Walker, for your clean oral presentation. I was especially interested in your explanation vis–à–vis the car, the fuel, the driver, and the mechanic. With the breakdown you have given us on how the federal government is responsible for the first two, the car and the fuel, and then who looks after what. . .how do the Americans deal with the same situation? Are you aware of it?

Mr. Walker: Yes, I am aware, so I can answer the question that came up with the earlier witness.

Since 1970, when, of all people, President Richard Nixon signed into law the U.S. Clean Air Act of 1970, responsibility for both emissions from motor vehicles and fuel quality has been under the U.S. Environmental Protection Agency. That responsibility was enlarged with the amendments of 1977, and then the most important amendments, the U.S. Clean Air Act amendments of November 15, 1990, when George Bush signed that act into law. I should point out that automobile manufacturers lobbied long and hard against the tougher tailpipe emissions standards proposed in Congress.

Mr. Keyes: Those amendments also fell under the U.S. Environmental Protection—

Mr. Walker: Yes. So the U.S. EPA has full jurisdiction over emissions standards, full jurisdiction over fuel quality.

• 1120

In fact, the U.S. Congress, recognizing these are such hot political potatoes, actually put the emission standards in grams per mile, or as we call them, grams per kilometre, in the U.S. Clean Air Act. They're not buried in the code of federal regulations somewhere, they're actually in the law. So U.S. congressmen and senators, over the last several years, have been debating whether it should be one gram per mile for NO_x or 0.4, and do we give a waiver if you use ethanol, and all that sort of thing. All of those, what we would call technical minutia, are actually in the legislation. The U.S. Clean Air Act is unique in that way. It's not just enabling legislation that says the administrator "may".

In fact, that's another difference. Our environmental laws, our laws that touch on the environment, tend to say the minister "may". The U.S. Congress usually says the administrator of the EPA "shall" do such–and–such by a

[*Translation*]

Dans la plupart des cas, chacune des mesures envisagées a été soumise à un comité consultatif des intéressés. Je représente STOP au sein d'une douzaine de ces comités. Transports Canada, lui, ne prend pas la peine de créer de tels comités. Vous savez sans doute que ce ministère entretient des liens très étroits avec l'industrie automobile et j'estime, pour ma part, qu'il entretient même des liens trop étroits.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Merci, monsieur Walker, pour cet exposé particulièrement net. Je me suis particulièrement intéressé à l'explication que vous nous avez donnée du rôle joué, respectivement, par les véhicules, le carburant, le conducteur et le mécanicien. Vous nous avez expliqué les compétences fédérales vis–à–vis des deux premiers, c'est–à–dire vis–à–vis du véhicule et du carburant, puis de la répartition des. . .comment les Américains ont–ils réglé le problème? Pouvez–vous nous le dire?

M. Walker: Oui, je peux donc répondre à la question qui avait été posée au témoin précédent.

Depuis 1970, c'est–à–dire depuis que le président Nixon—et je comprends que cela puisse surprendre—a promulgué le Clean Air Act of 1970, c'est la Environmental Protection Agency des États–Unis qui a été chargée et de la qualité des carburants et des émissions provenant de véhicules automobiles. Cette responsabilité a été élargie dans le cadre des modifications apportées à la loi en 1977 et, le 15 novembre 1990, le président Bush a promulgué le Clean Air Act incorporant de très importantes modifications. Je précise que les fabricants d'automobiles ont combattu avec acharnement le renforcement des normes applicables aux émissions d'échappement proposé par le Congrès.

M. Keyes: Ces modifications–là devaient–elles aussi être administrées par l'EPA?

M. Walker: Oui. L'EPA a compétence en tout ce qui concerne les normes en matière d'émissions et la qualité des carburants.

D'ailleurs, le Congrès américain, reconnaissant que les normes applicables aux émissions provenant de véhicules automobiles revêtent, politiquement, un caractère brûlant, a inscrit les normes chiffrées, sous forme de tant de grammes par mile, dans le Clean Air Act. Les normes chiffrées ne se trouvent pas enterrées quelque part dans un amas réglementaire mais se trouve clairement précisées dans le texte de la loi. Et certains membres de la Chambre des représentants et certains sénateurs examinent depuis plusieurs années la question de savoir si, pour l'oxyde nitreux, on doit retenir le chiffre de 1 gramme par mile et non celui de 0,4, et l'on se demande s'il convient d'accorder une dispense aux utilisateurs d'éthanol; enfin vous voyez un peu le genre de débat qui a lieu. Tous ces détails techniques ont ainsi trouvé place dans le corps de la loi. Cela confère au Clean Air Act un caractère unique. Il ne s'agit donc pas d'un texte d'habilitation qui prévoit que l'administrateur «peut». Cela représente d'ailleurs une autre différence par rapport à nos propres textes touchant la protection de l'environnement.

En effet, nos lois prévoient en général que le ministre «peut». Le Congrès américain, au contraire, prévoit que l'administrateur de l'EPA «devra» prendre telle ou telle mesure dans un délai prescrit. Ainsi, pour les normes applicables dès

[*Texte*]

certain date. For those 1994–95–96 tailpipe standards, the actual numbers are in there. It's one–stop shopping, whether you're the oil industry, you're the automobile industry, you are used–car dealers, or whatever.

Mr. Keyes: I'm a little confused. If what you are trying to tell us is that we're trying to increase effectiveness and reduce duplication—and I dare say most Canadians are all in favour of that... You're suggesting we take something out of CEPA and we take something out of our act and put them together to form something even newer, as I understand your presentation, in order to maintain and control the standards.

You have just told us how the U.S. EPA looks after all this stuff. Why isn't CEPA looking after all this stuff? Why do we want to pull something out of CEPA and pull something out of somewhere else and put together a whole new agency to look after a particular thing called auto emissions?

Mr. Walker: STOP proposes a new piece of legislation but not a new bureaucratic or regulatory structure. We think Environment Canada is well placed to deal with it, but it has to be given the legislative tools to do it.

Frankly, CEPA is one of the clumsiest pieces of air pollution control legislation I know of—perhaps the clumsiest. Unfortunately, CEPA is not a bad new–chemical law, but it's a very bad and very clumsy air pollution control law. When CEPA was being drafted in 1986, 1987, and into 1988—and I remember testifying before the committee of the House on Bill C–74, as I guess it was called at the time, in December 1987—we expressed reservations on the way it was going. It's a long process where a chemical has to be termed "toxic" before you can even begin thinking about regulating it.

Mr. Keyes: So for all these faults, we shouldn't include it there.

Mr. Walker: Yes. I believe I heard you, sir, referring to a brief from the Canadian Petroleum Products Institute—

Mr. Keyes: My colleague, yes.

Mr. Walker: —suggesting CEPA would be a more appropriate place to do it. Well, here's a wonderful example where environmental politics make strange bedfellows. STOP and the oil refiners of Canada are in agreement, but for radically different reasons. A new law, written from the ground up, would eliminate the confusions and difficulties in CEPA.

The good news about the Motor Vehicle Safety Act, CEPA, and a new piece of legislation is that the timing is quite coincidental. CEPA is due for its five–year parliamentary review this year. In fact it was STOP, the group I represent, that actually recommended a five–year parliamentary review be built into the law.

[*Traduction*]

1994–95–96 aux émissions d'échappement, la loi contient des chiffres précis. Chacun sait ainsi où trouver les diverses normes applicables à l'industrie pétrolière, à l'industrie de l'automobile ou à la vente de véhicules usagés.

M. Keyes: Je ne comprends pas très bien. Voulez–vous dire que nous devrions instaurer un régime plus efficace et d'éviter les double emplois? Je pense que la plupart des Canadiens sont d'accord sur ce point... Vous proposez donc que l'on retire certaines dispositions de la LCPE et que l'on retire certaines dispositions de notre loi pour les réunir dans le cadre d'un nouveau texte, si j'ai bien compris la teneur de votre exposé, afin d'assurer une meilleure application des normes.

Vous venez de nous dire qu'aux États–Unis, l'EPA est chargé de l'ensemble du dossier. Pourquoi tout cela ne se fait–il pas dans le cadre de la LCPE? Pourquoi vouloir en retirer certaines dispositions, les réunir avec les dispositions tirées d'une autre loi afin de créer un autre organisme précisément chargé des émissions provenant de véhicules automobiles?

M. Walker: STOP propose la rédaction d'un nouveau texte de loi mais non pas la création d'un nouvel organisme bureaucratique ou réglementaire. Nous estimons qu'Environnement Canada est parfaitement à même de s'occuper de cette question–là. Encore faut–il lui donner des outils législatifs nécessaires.

Je vous dirai franchement que la LCPE est, en matière de contrôle de la pollution atmosphérique, un des textes législatifs les plus maladroits que je connaisse, sinon le plus maladroit. Je regrette d'avoir à reconnaître que la LCPE n'est pas un mauvais texte en ce qui concerne les nouveaux produits chimiques, mais j'insiste qu'en ce qui concerne le contrôle de la pollution atmosphérique, c'est un texte lamentable. Je me souviens qu'à l'époque où la LCPE était en cours de rédaction—c'était en 1986, 1987, et ça s'est même prolongé jusqu'en 1988—je me souviens d'avoir témoigné devant ce qui devait s'appeler à l'époque le Comité législatif sur le projet de loi C–74. C'était en décembre 1987. Nous avons exprimé un certain nombre de réserves sur la manière dont les choses se passaient. Il s'agissait d'une procédure interminable puisqu'il fallait d'abord se prononcer sur le caractère toxique d'un produit chimique avant même de pouvoir envisager sa réglementation.

M. Keyes: C'est pourquoi il ne faudrait pas la reprendre.

M. Walker: En effet. Je crois que vous avez cité le mémoire de l'institut canadien des produits pétroliers...

M. Keyes: Mon collègue, oui.

M. Walker:...proposant que cela devrait se faire dans le cas de la LCPE. Voilà un excellent exemple des curieuses alliances qui peuvent parfois se nouer dans le domaine de la protection de l'environnement. Ainsi, mais pour des raisons radicalement opposées, STOP et les compagnies pétrolières sont d'accord.

La rédaction d'une nouvelle loi, reprenant tout à zéro, permettrait de supprimer les ambiguïté de langage et autres problèmes que l'on trouve dans la LCPE. Relevons tout de même l'heureuse coïncidence touchant la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, la LCPE et la nouvelle loi que nous venons d'évoquer. Il était prévu, en effet, qu'après cinq ans la LCPE ferait l'objet d'un examen législatif. Ça tombe cette année. C'est STOP, le groupe que je représente, qui avait recommandé à l'origine que cette loi fasse l'objet d'un examen législatif cinq ans après son entrée en vigueur.

[*Text*]

Mr. Keyes: All right, if I can make this suggestion, if CEPA is not the place for it and you're saying another piece of legislation would be, why isn't STOP, through you, Mr. Walker, promoting, say, that the Canadian motor vehicle protection act. . .? Why not a recommendation from you including your idea, since it hasn't been very successful—you've been working at it for about 20 years, you say—into the motor vehicle protection act, as we're dealing with Bill S–8, on how we would incorporate your ideas on the legislation under standards and change? One of the top recommendations, the first one, would be to change the title from just the Motor Vehicle Protection Act to the Motor Vehicle Environmental Protection Act.

• 1125

Mr. Walker: There is not very much overlap between the vast area of motor vehicle safety and the vast area of the environmental impact of the motor vehicle. A motor vehicle environmental—

Mr. Keyes: We heard from an earlier witness that there is quite a fall–out as a result. . .if we're talking safety, we're talking health; we're talking health safety. We're talking about the repercussions of emissions that come from vehicles and everything that flows from there. Even the witness before you indicated there is a very solid line that can be drawn comparing the two, incorporating the two, therefore taking your recommendations and making it stronger at standards—

Mr. Walker: If you want to give Transport Canada the authority to regulate fuel quality in Canada, then I might be able to go along with you. But I think the single–window approach is more important than ever. We've been going along with the convenience for 21 years of using an old existing statute to regulate air pollution from new vehicles in this country. Isn't it about time we got into the 1990s and got up to date? A brand–new law could look at everything. It could look at mandatory, statutory, fuel economy standards; something that is only voluntary in this country.

On the subject of voluntary compliance by Canada's auto manufacturers, though, which is one of the things pushing the government to amend this law, in the interim STOP can support the voluntary approach taken through the signing of memoranda of understanding between Transport Canada and the auto manufacturers that sell new cars in Canada, because frankly it is now in the auto manufacturers' interest to sell cars in Canada that are, from an emissions point of view, identical to those sold in the U.S. STOP's opinion does differ from that of the earlier witness in that we consider the emissions from each car. . .yes, they are important if you're talking about smog in the Windsor–Quebec City corridor as opposed to, say, climate change, where it doesn't really make any difference whether the car is in downtown Toronto or up in Whitehorse.

Mr. Angus: Mr. Walker, thank you for your presentation.

[*Translation*]

M. Keyes: Bon, estimant que la LCPE n'est pas le texte qui convient, vous proposez l'adoption d'une nouvelle loi. Permettez–moi donc de vous demander pourquoi, par votre voix, monsieur Walker, STOP ne propose pas que la loi sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement. . .? Pourquoi ne proposez–vous donc pas que cette idée que vous défendez sans grand succès depuis 20 ans puisse être reprise, puisqu'il s'agit ici du projet de loi S–8 dans le cadre des dispositions modifiant les normes applicables? Une des principale recommandations, la principale recommandation, serait donc de substituer au titre de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, le titre de Loi sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement.

M. Walker: Il n'y a pas beaucoup de points communs entre le vaste domaine de la sécurité des véhicules automobiles et le vaste domaine des répercussions des véhicules automobiles sur notre environnement. Une loi sur les véhicules automobiles et la protection de l'environnement. . .

M. Keyes: Selon un de nos témoins précédents, il y a des répercussions considérables. . .qui dit sécurité, dit santé; il y a donc protection de la santé. Il s'agit des effets que peuvent avoir les émissions provenant de véhicules automobiles. Tout découle de cela. Même le témoin qui vous a précédé a dressé un très fort parallèle entre les deux domaines, les comparant et les intégrant. Si l'on adopte votre recommandation et qu'on renforce les normes. . .

M. Walker: Je peux être d'accord si vous décidez de confier à Transports Canada le pouvoir de réglementer la qualité des carburants au Canada. Cela dit, je pense que l'unification des compétences est plus importante que jamais. Depuis 21 ans, nous nous en tenons à cette solution de facilité qui consiste à utiliser un ancien texte de loi pour réglementer la pollution émanant de nouveaux véhicules. Ne serait–il pas temps d'entrer résolument dans les années 90 et de moderniser l'ensemble du dispositif? Une loi entièrement neuve permettrait d'englober tous les domaines qui se tiennent. On pourrait également légiférer à l'égard des normes de consommation de carburant, normes qui, pour l'instant, sont purement facultatives ici.

En ce qui concerne la discipline librement consentie des fabricants canadiens d'automobiles, c'est–à–dire des points qui poussent actuellement le gouvernement à modifier cette loi, STOP accepterait, dans l'intervalle, la conclusion d'une entente entre le ministère des Transports et les fabricants d'automobiles qui vendent des nouveaux véhicules au Canada dans la mesure où les fabricants ont maintenant tout intérêt à vendre au Canada des véhicules conformes aux normes d'émission en vigueur aux États–Unis. STOP fait valoir cependant, et contrairement à ce qu'avait dit un témoin précédent, que les émissions provenant de chaque voiture. . . Oui, il s'agit de quelque chose d'important lorsqu'on pense au fumard (smog) qui afflige le corridor Windsor–Québec et non pas au changement climatique par rapport auquel peu importe si une voiture se trouve dans le centre de Toronto ou à Whitehorse.

M. Angus: Monsieur Walker, je vous remercie de votre exposé.

[*Texte*]

My colleague may have just asked you this question. If he did, I don't think you answered it. In the Petroleum Products Institute brief, they asked us to incorporate into Bill S–8 the actual wording from CEPA for the definition of standards, the definition of air pollution. The significant change under standards is that they would add in the word ''significant''; in other words, causing significant air pollution. In the definition in Bill S–8 there is no ''significant'', just ''air pollution'', which gives Bill S–8 greater power to control emissions than does CEPA.

Given your concern for the environment, and given the reality that this committee cannot take a chunk of this bill, create the other half, and send it back to the House of Commons as a separate bill — we just don't have that power — if we keep Bill S–8 the way it is, giving additional powers to Transport, powers CEPA does not give the Minister of the Environment, is that not a plus?

Mr. Walker: It would be a plus if those additional powers, though, were given to the Minister of the Environment through, as I said, an amendment in Bill S–8 that says the Minister of the Environment shall have jurisdiction for the following sections. . .

CEPA is clumsy. Again, it's really designed as a commercial chemicals law and not as an air pollution control law. But it still makes sense that there should be one department that has full jurisdiction rather than two; and, frankly, one minister. Transport has plenty on its plate, with a variety of safety issues.

• 1130

The significance of the word ''significant'', if you wish, could be substantial. Of course in Canada, unlike the United States, citizens' groups such as the one I represent have no standing in courts, whereas environmental groups in the United States frequently challenge legislation not on a constitutional basis but simply in citizen lawsuits. I think it is article 314 of the U.S. Clean Air Act. So this is essentially our one and only kick at the can in terms of legislation.

So I would support the amendments in Bill S–8 if they were again amended by giving that jurisdiction to the Minister of the Environment.

Mr. Angus: I must tell you I have much more faith in the Department of Transport than I have in the Minister of the Environment when it comes to automobile emissions, based on my experience. But we have different viewpoints. Thank you, sir.

Mr. Atkinson: I think matters have been sufficiently covered. I have no questions.

The Chairman: Mr. Walker, thank you very much for your appearance here. It was put together at the last moment, but it was very well received. We appreciate your interest.

[*Traduction*]

Mon collègue vous a peut–être déjà posé la question. S'il en est effectivement ainsi, je ne pense que vous y ayez répondu. Dans le mémoire présenté par l'Institut canadien des produits pétroliers, cet organisme nous demande de reprendre, dans le cadre du projet de loi S–8, la définition de pollution atmosphérique contenue dans la LCPE. Au plan des normes, cet organisme propose qu'on ajoute le mot «appréciable»; autrement dit, il s'agirait de quelque chose qui entraîne une pollution atmosphérique appréciable. Or, la définition qui figure dans le projet de loi S–8 ne comprend pas le mot «appréciable». Le texte parle seulement de «pollution atmosphérique» et prévoit, par rapport à la LCPE, un plus grand pouvoir de contrôler les émissions.

Étant donné les préoccupations que vous inspire l'environnement et compte tenu du fait que le comité ne peut pas prendre une partie de ce projet de loi, lui ajouter tout ce qui lui manque, et renvoyer le tout à la Chambre des communes sous forme de nouveau projet de loi — nous ne sommes pas en mesure de faire cela — si nous conservons le projet de loi S–8 sous sa forme actuelle, en donnant au ministère des Transports des pouvoirs que l'actuelle LCPE ne confère pas au ministre de l'Environnement, n'y aurait–il pas progrès?

M. Walker: Il y aurait progrès si ces nouveaux pouvoirs étaient donnés au ministre de l'Environnement dans le cadre d'un amendement au projet de loi S–8 qui prévoirait, comme je le proposais, que certaines dispositions de la loi seraient administrées par le ministre de l'Environnement. . .

La LCPE est un texte maladroit. Il s'agit plutôt, à vrai dire, d'un texte régissant les produits chimiques mis en vente et non pas d'un texte visant à contrôler la pollution atmosphérique. Il serait néanmoins bon de confier l'ensemble du domaine à un ministre et non plus à deux. Confier des responsabilités à un seul ministre. Le ministère des Transports a déjà fort à faire en matière de sécurité.

Ajouter le mot «appréciable» peut avoir une incidence importante. Évidemment, au Canada, contrairement à la situation aux États–Unis, des groupes de citoyens comme celui que je représente n'ont aucun poids devant les tribunaux, tandis qu'aux États–Unis, il y a fréquemment des groupes environnementaux qui contestent la loi, non pas en invoquant la Constitution, mais tout simplement en tant que citoyens. Je pense que c'est l'article 314 du Clean Air Act des États–Unis qui le leur permet. Cela est la seule possibilité que nous donne la loi.

Je serais donc en faveur que l'on apporte ces modifications au projet de loi S–8 si elles avaient pour effet de donner cette compétence au ministre de l'Environnement.

M. Angus: Si je me fonde sur mon expérience, je dois vous dire que j'ai bien plus confiance au ministère des Transports qu'au ministère de l'Environnement pour ce qui est des émissions des véhicules automobiles. Nos points de vue divergent sur ce plan. Merci, monsieur.

M. Atkinson: Tout a été assez bien couvert. Je n'ai pas de questions.

Le président: Monsieur Walker, je vous remercie infiniment d'être venu témoigner aujourd'hui. Tout s'est fait à la dernière minute, mais nous avons fort bien reçu votre message. Nous vous remercions de l'intérêt que vous manifestez à l'égard de l'examen que nous avons entrepris.

[*Text*]

We have with us now Ms Desjardins–Chase, the Assistant Deputy Minister from the Department of Transport; along with Mr. Chris Wilson, the Director General of Road Safety and Motor Vehicle Regulation; and Mr. Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects.

We thank you very much for being with us again at the request of the committee. Do you have some comments you would like to make to the committee at this time, or is it your thought that we will lead directly into questioning?

Ms Madeleine Desjardins–Chase (Assistant Deputy Minister, Transport Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. I would like to have a few minutes to make some statements based on reviewing some of the witnesses' statements in the last couple of weeks.

First, it didn't come across very well in the witness' statements which industry it is that we are regulating. If you will permit, I'd like to outline a little about that industry and the "one–stop shopping" a lot of people have been talking about in Transport Canada.

The motor vehicle industry in North America has expended $40 billion to $50 billion for the development of motor vehicle emission controls in the last decade. It represents a $42 billion shipment from Canadian manufacturers in Canada per year, which represents some 5% of the gross national product. It represents about 135,000 jobs directly. Canada has 9% of the North American sales, 15% of the jobs, and 17% of production. It is one of the largest exporters of motor vehicles internationally.

Those are the kinds of statements I would like to make on what the industry is that we are regulating so carefully.

The other element I would like to discuss—and I think it has been recognized by everyone—is the constitutional basis of our bill. That is the protection of trademark and the international and interprovincial shipment of goods. That is the constitutional base of the act. It is regulating an industry at the point of manufacture and importation, and as has been outlined by many witnesses, the whole system works when we have a provincial counterpart for the after–manufacturing aspect.

• 1135

One of the things coming from many of the witnesses is that they've expressed that Bill S–8 is fine as far as it goes. The Motor Vehicle Safety Act does not set out to answer all the concerns expressed by witnesses, particularly some possible effects of vehicle importation under the free trade act.

The 1970 Motor Vehicle Safety Act applied vehicle design manufacturing standards to the vehicle manufacturing industry. Those standards were, and are, to improve vehicle safety and emission performance by requiring manufacturers to design safety and emission control into their vehicles. For example, in the last 20 years better vehicles have contributed nearly 50% to the decline in fatality rates. This is while we have a doubling of motor vehicles on the streets. So it has been effective in that

[*Translation*]

Nous recevons maintenant M^me^ Desjardins–Chase, sous–ministre adjointe au ministère des Transports, elle est accompagnée de M. Chris Wilson, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; et de M. Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

Nous vous remercions infiniment d'avoir accepté de venir nous rencontrer encore une fois. Avez–vous des observations à nous faire, ou préférez–vous que nous passions directement aux questions?

Mme Madeleine Desjardins–Chase (sous–ministre adjointe, Transports Canada): Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais prendre quelques minutes pour formuler quelques observations qui nous ont été inspirées par des déclarations qu'ont faites un certain nombre de témoins au cours des deux dernières semaines.

Premièrement, le secteur que nous réglementons demeure encore nébuleux. Si vous me le permettez, je voudrais donner quelques précisions au sujet de ce secteur de l'industrie et de la notion du «guichet unique» qu'associent bien des gens à Transports Canada.

Au cours de la dernières décennie, le secteur des véhicules automobiles en Amérique du Nord a consacré de 40 à 50 milliards de dollars à l'élaboration de mécanismes de contrôle des émissions des véhicules automobiles. Ce secteur exporte annuellement pour 42 milliards de dollars de produits fabriqués dans nos usines canadiennes, ce qui représente environ 5 p. 100 du produit intérieur brut. Cela représente environ 135 000 emplois directs. Dans ce secteur, le Canada compte pour 9 p. 100 des ventes en Amérique du Nord, 15 p. 100 des emplois et 17 p. 100 de la production. Le Canada est l'un des plus importants exportateurs de véhicules automobiles du monde.

Ce sont là des précisions que je tiens à apporter au sujet de ce secteur industriel auquel nous appliquons le mieux possible les règlements existants.

L'autre élément dont je voudrais discuter un peu—et je pense que cela a été reconnu par tous les intervenants—c'est le fondement constitutionnel de notre projet de loi. Il s'agit de la protection de la marque de commerce et de l'expédition de marchandises à l'échelle internationale et interprovinciale. Cela constitue la base constitutionnelle de la loi. Ce projet de loi réglemente une industrie au point de fabrication et d'importation, et comme l'ont souligné un grand nombre de témoins, le système fonctionne bien quand il y a aussi une autorité provinciale qui s'occupe des aspects ultérieurs à la fabrication.

Un grand nombre de témoins ont jugé que le projet de loi S–8 est bien, dans les limites des aspects auxquels il s'applique. La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles n'est pas censée calmer toutes les inquiétudes exprimées par les témoins, notamment en ce qui a trait aux défauts que peuvent comporter des véhicules importés en vertu de l'Accord de libre–échange.

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, adoptée en 1970, imposait aux fabricants de véhicules automobiles des normes à l'égard de la conception de ces véhicules. Ces normes avaient et ont toujours pour objectif d'améliorer la sécurité des véhicules ainsi que leur performance sur le plan des émissions, en obligeant les fabricants à doter leurs véhicules de dispositifs de sécurité ainsi que de mécanismes de contrôle à l'égard des émissions. Par exemple, au cours des 20 dernières années, le fait

[*Texte*]

way. It has also made for a major reduction in harmful exhaust emissions. As we heard, it has decreased by 75% to 90% in that period. But we have to recognize the motor vehicle is still the major single cause of air pollution.

Bill S–8 retains the same straightforward purpose. It is for safety and for human health and life. We believe Bill S–8, as currently drafted, meets the purpose of the original act and appropriately updates it for application till the end of the century and beyond.

I would like to say I believe a lot of what the witnesses have said to us is basically things related more to the regulatory process, and they should be capable of being addressed within the regulatory process.

The four major areas we've heard concerns about from the witnesses are Canadian standards for importation from the U.S.; wrecked and rebuilt vehicles with reference to the U.S.; theft, fraud, and title issues related to importation; and concern over the broad emission provisions. As I said, we believe all of these can be addressed through the regulatory process except for one, the theft, fraud, and title issues related to importation. I'll talk about that a little further.

About importation, the most frequent concerns surround vehicle importation from the U.S. This is a major issue in itself, but it is largely peripheral to the main purpose of the Motor Vehicle Safety Act, which is safety. The act addresses used vehicle importation only as much as those vehicles were not manufactured to meet the Canadian standards specified for regional vehicle manufacturers.

U.S. standards are very similar to those for importation from the U.S. and have not been seen as a significant threat to Canadian safety or emission control. Many of the problems identified by witnesses illustrate the need for amendment of the current act to give the government authority to control the importation of used vehicles. I'll ask Mr. Wilson to discuss this in a little more depth in a few seconds.

As for the wrecked and rebuilt vehicles, what we've been hearing is some of the following ideas. Mrs. Ruth Hart–Stephens of Toronto Auto Auctions, together with an extract from *60 Minutes*, gave us a graphic illustration of potential problems with rebuilt vehicles, problems that exist wherever there is used vehicle trade, within the U.S., within Canada, or internationally. Mr. Angus has observed that Bill S–8 does not set out to address this problem.

[*Traduction*]

que les véhicules soient plus sécuritaires a contribué à réduire de près de 50 p. 100 le nombre des morts accidentelles. Et cela s'est produit alors même que le nombre des véhicules doublait. Ces dispositions à l'égard de la sécurité ont donc été efficaces. Les normes ont aussi contribué d'une manière très importante à la réduction des émissions nocives. Comme on l'a dit, les émissions de gaz d'échappement ont diminué de 75 à 90 p. 100 au cours de cette période. Mais il faut encore reconnaître que le véhicule automobile demeure la principale cause de pollution atmosphérique.

Le projet de loi S–8 conserve le même objectif. Il a pour but d'assurer la sécurité des véhicules automobiles, et ce en fonction de la santé et de la vie humaine. Nous pensons que dans sa formulation actuelle, le projet de loi S–8 s'inscrit dans le même sens que la loi initiale, et qu'il en est une mise à jour valable en fonction de son application jusqu'à la fin du siècle et au–delà.

Je pense qu'un bien des inquiétudes qu'ont soulevées les témoins concernent davantage le processus de réglementation, et il devrait être possible de les régler à l'intérieur du processus même.

On peut répartir les inquiétudes que nous ont manifestées les témoins en quatre grandes catégories: les normes canadiennes à l'égard de l'importation de véhicules en provenance des États–Unis; les véhicules accidentés et reconstruits dans le contexte des États–Unis; les questions ayant trait au vol, à la fraude et aux documents liés à l'importation; et les inquiétudes concernant les dispositions générales relatives aux émissions. Comme je l'ai dit, nous pensons que toutes ces difficultés peuvent se régler au moyen du processus de réglementation, à l'exception de l'une d'entre elles, soit celle de la catégorie des questions ayant trait au vol, à la fraude et aux documents liés à l'importation. Je reviendrai là–dessus un peu plus tard.

Les inquiétudes qui reviennent le plus souvent concernent l'importation de véhicules des États–Unis. Cela est un problème important en soi, mais il est en grande partie connexe à l'objectif principal de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, à savoir, la sécurité. La loi n'intéresse l'importation des véhicules usagés que dans la mesure où ces véhicules ne satisfont pas aux normes canadiennes que doivent appliquer les fabricants régionaux de véhicules.

Les normes américaines ressemblent de très près aux normes canadiennes qui s'appliquent à l'importation de véhicules des États–Unis, et elles ne présentent pas de risques importants à l'égard de la sécurité et du contrôle des émissions au Canada. Un grand nombre des problèmes qu'ont mentionné les témoins font ressortir la nécessité d'apporter des modifications à la loi existante afin de conférer au gouvernement le pouvoir de contrôler l'importation des véhicules usagés. M. Wilson vous en parlera de façon un peu plus approfondie dans quelques secondes.

Voici quelques idées que nous avons entendues au sujet des véhicules accidentés et des véhicules reconstruits. M^me^ Ruth Hart–Stephens du Toronto Auto Auctions, ainsi qu'un expert de l'émission *60 minutes*, nous ont donné une illustration fort réelle des problèmes que peuvent représenter des véhicules reconstruits, problèmes qui se manifestent dès qu'il s'agit de commerce de véhicules usagés, autant aux États–Unis qu'au Canada et sur le plan international. M. Angus a fait remarquer que le projet de loi S–8 ne règle rien à ce problème.

[*Text*]

A CCMTA task force on wrecked vehicles, chaired by Transport Canada, is examining the provincial and federal point of views. We hope to see some proposals that cover consumer protection as well as safety and that address Canadian rebuilding, largely a provincial matter, as well as possible problems with U.S. imports.

Mr. Angus points out that Quebec has a regulation in place and that could be a model for wider application. If the committee wants, we can table with it some of the activities being done jointly with the provinces and what the provinces are doing to address this specific issue.

The matter of theft, fraud, and titles is dealt with in Canada under the Criminal Code, which by and large is under the purview of the provincial governments. Several witnesses, including Mrs. Hart–Stephens and Mr. Marks, identified potential problems with theft and fraud, including odometer roll–back. In the U.S. there is a federal motor vehicle information and cost savings act, which incorporates a motor vehicle theft law enforcement act and a truth in mileage act. Mrs. Hart–Stephens also mentioned a U.S. Bill 4542, addressing motor vehicle titles.

• 1140

Bill S–8 does not set out to emulate any of these U.S. acts. It is, again, a safety act, related to safety, human health, and life. Solutions for Canada are more likely to be largely in the provincial jurisdiction, and these are being tackled as such.

Vehicle information data banks and the need to trace vehicles were mentioned by several witnesses. These are the subject of the federal–provincial CCMTA task force on vehicle information management.

Several witnesses mentioned theft and pointed out that there are initiatives in Canada and the U.S. to control and trace thefts. One such effort in Canada is the Canadian Federal Law Enforcement Under Review—the acronym is FLEUR—task force on vehicle theft regulations. We can talk about that also.

Environmental provisions: The witness from the Canadian Petroleum Products Institute expressed concern over the breadth of authority for motor vehicle emission standards. Their concerns are that major emission control decisions are made outside of Canada, usually with international agreement, and Bill S–8 would seem to encourage a ''me too'' approach, without adequate consideration for Canadian needs, air quality, and cost.

[*Translation*]

Un groupe d'étude du CCATM sur les véhicules accidentés, présidé par Transports Canada, a entrepris d'examiner les divers points de vue des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral à cet égard. Nous espérons qu'il y aura d'ici peu des propositions à l'égard de la protection du consommateur, de la sécurité, ainsi qu'au sujet des véhicules reconstruits au Canada, qui relèvent en grande partie des gouvernements provinciaux, et enfin des problèmes possibles que peuvent occasionner les véhicules importés des États–Unis.

M. Angus a fait remarquer qu'il y a déjà un règlement en place à cet égard au Québec, et que ce règlement pourrait servir de modèle. Si le comité le désire, nous pouvons lui remettre un résumé des activités qui se déroulent de concert avec les provinces, ainsi que de ce qu'ont entrepris les provinces à l'égard de cette question particulière.

Au Canada, la question du vol, de la fraude et des documents relèvent du Code criminel, et les dispositions pertinentes sont en général appliquées par les gouvernements provinciaux. Plusieurs témoins, notamment M^me^ Hart–Stephens et M. Marks, ont identifié un certain nombre de problèmes possibles, liés au vol et à la fraude, parmi lesquels il y aurait la pratique de faire reculer l'odomètre. Aux États–Unis, il existe une loi fédérale à l'égard des économies de coûts et des renseignements concernant les véhicules automobiles, laquelle contient une section consacrée à l'application de la Loi sur le vol de véhicules automobiles, et une autre section sur l'indication du millage réel. M^me^ Hart–Stephens a aussi mentionné le Bill 4542 des États–Unis, qui porte sur les documents propres aux véhicules.

Le projet de loi S–8 ne va pas dans le même sens que ces lois américaines. Je répète qu'il concerne avant tout la sécurité, la santé et la vie. Les solutions, au Canada, risquent davantage de relever de la compétence provinciale, et la situation évolue de façon satisfaisante sous ce rapport.

Plusieurs témoins ont mentionné l'idée des banques de données sur les véhicules automobiles et la nécessité de pouvoir les retracer. Cela fait partie des thèmes que doit examiner le groupe d'étude fédéral–provincial du CCATM chargé d'étudier tout ce qui concerne la gestion des renseignements concernant les véhicules.

Plusieurs témoins ont mentionné le vol de véhicules et ont fait remarquer qu'il y a, à l'heure actuelle, un certain nombre d'initiatives qui ont été prises au Canada et aux États–Unis relativement au contrôle et au suivi des vols de véhicules. L'une d'entre elles, au Canada, s'inscrit dans le cadre de l'étude de l'application des lois fédérales—le ALF—le groupe d'étude qui examine les règlements sur le vol de véhicules automobiles. Nous pouvons aussi en parler, si vous le désirez.

Dispositions à l'égard de l'environnement: le témoin de l'Institut canadien des produits pétroliers a exprimé une certaine inquiétude relativement à la portée de l'application des normes sur les émissions provenant des véhicules automobiles. Ces inquiétudes partent du fait que les décisions importantes ayant trait au contrôle des émissions sont prises à l'extérieur du Canada, habituellement dans le contexte d'un accord international, et que le projet de loi S–8 semblerait favoriser une approche qui s'inspire davantage de la crainte de faire bande à part que de la satisfaction de nos besoins, en ce qui concerne la qualité de l'air que nous voulons et le prix que le Canada peut payer.

[*Texte*]

The witnesses described one recent issue related to low–sulphur diesel fuel which has been resolved with a Canadian plan to arrive most efficiently at the desired emission control. The solution was mostly one of timing. We would hope that as in the past, all regulations will be arrived at after full consultation with the affected parties.

I would like to make a few statements on the proposal at that time. It has been part of the discussion this morning as well. We believe accepting any changes would derogate from the government's ability to regulate vehicle design and construction equipment standards in order to prevent air pollution, significant or otherwise. Of course this would not assist in the making of regulations dealing with noise abatement, as that currently is not contained in the definition of CEPA, if you started to cross–reference at that level.

One of the things we might want to take a look at with the word ''significant'' is the fact that when CEPA was written, including ''significant air pollution'', it was based on the 1971 Clean Air Act. At that time perhaps the public concern or awareness of the cause of pollution was not as high and there was not such an expectation of the industry.

If you are looking at CEPA, even in CEPA maybe one of the sections we are looking at that might be more appropriate is the international air provision. There it does not limit the power of the Department of the Environment, in regulatory authority, to ''significant''. It says only ''air pollution''. That is in sections 6 and 61. That area would perhaps be more appropriate.

In essence, in CEPA there are the two areas, the area where it controls fuel, where it says the word ''significant'', based on the 1971 Clean Air Act; in the international one, which is a little more modern, basically they talk about air pollution.

Those are some of the ideas we have picked up from some of the concerns of the witnesses and that we would like to address. I think Mr. Wilson would like to explain a little further the implications of some of the other issues.

Mr. Chris Wilson (Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport): I will try to be brief, because I would like to address your priorities, but I would like to say a couple of words about the importation side.

Regarding a lot of the briefs you have heard, I must say I have some sympathy for you, because you have heard not only all the problems we deal with but, as Ms Desjardins–Chase has mentioned, a number that go beyond our purview: theft, fraud, and all that sort of thing. So you have a bigger package than even we deal with on a regular basis.

On the question of importation, again, a lot of those issues were raised: theft, consumer protection... A lot of those aspects, as was mentioned, are either better covered by other legislation, as they are in the U.S., or better covered by the provinces, or

[*Traduction*]

Les témoins ont décrit la façon dont on a dernièrement réglé les difficultés concernant un carburant diesel à faible teneur en soufre, grâce à une stratégie canadienne permettant d'arriver plus efficacement au contrôle désiré des émissions. La solution tenait en grande partie au moment choisi pour l'entrée en vigueur des mesures prévues. Nous espérons que, comme par le passé, tous les règlements seront adoptés après avoir consulté toutes les parties intéressées.

Je voudrais maintenant formuler quelques observations au sujet de la proposition qui ressortent également de la discussion de ce matin. Nous croyons que le fait d'accepter quelque modification que ce soit réduirait la marge de manoeuvre du gouvernement pour appliquer des normes à l'égard de la conception et de la construction des véhicules automobiles, qui ont pour but d'empêcher la pollution atmosphérique, qu'elle soit importante ou non. Si vous entrepreniez de faire des renvois, à ce chapitre, cela ne faciliterait évidemment pas la tâche d'établir des règlements concernant la réduction du bruit, puisqu'il n'en est pas question à l'heure actuelle dans la définition de la LCPE.

L'un des aspects qu'il faudrait peut–être considérer, au sujet de l'utilisation du mot «important», c'est que lorsqu'on a rédigé la LCPE, on s'est inspiré de la Clean Air Act de 1971. À cette époque, la population n'était peut–être pas aussi consciente qu'aujourd'hui de la cause de la pollution, et l'on n'en attendait peut–être pas autant qu'aujourd'hui de la part de l'industrie.

L'un des articles de la LCPE qu'il est peut–être le plus opportun de considérer est la disposition concernant la qualité de l'air à l'échelle internationale. On n'y limite pas le pouvoir du ministère de l'Environnement, pour ce qui est de l'application des règlements, à la pollution de l'air qui peut être «importante». Il n'y est question que de «pollution de l'air». Elle n'a pas forcément à être «importante». C'est aux articles 6 et 61. Cela conviendrait peut–être mieux.

Dans la LCPE, il y a fondamentalement deux aspects: celui où il est question du contrôle des combustibles, où l'on retrouve le mot «important», qui s'inspire de la Clean Air Act de 1971; et l'aspect international, qui est un peu plus moderne, et où il n'est question que de la pollution de l'air.

Ce sont là quelques idées que nous avons relevées et qui partent des inquiétudes exprimées par les témoins et que nous voudrions considérer. Je pense que M. Wilson voudrait vous expliquer un peu en profondeur les ramifications de quelques autres questions.

M. Chris Wilson (directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports): Je vais tenter d'être bref, parce que je voudrais aussi tenir compte de vos priorités, mais il y a une ou deux précisions que je voudrais apporter au sujet de l'importation.

Considérant le nombre de mémoires que vous avez reçus, je dois dire que je compatis avec vous, car on vous a parlé non seulement de tous les problèmes dont nous nous occupons, comme M^me^ Desjardins–Chase l'a mentionné, mais aussi d'un certain nombre de problèmes qui dépassent notre mandat, qu'il s'agisse de vol, de fraude, et de tout problème de ce genre. La série de problèmes dont vous avez entendu parler dépasse ceux dont nous nous occupons quotidiennement.

Au sujet de l'importation, un grand nombre de ces questions ont encore été soulevées: vol, protection du consommateur... lesquelles, comme on l'a mentionné, sont mieux couvertes par d'autres lois, comme c'est le cas aux États–

[*Text*]

one thing or another. It is interesting to note that if you are bringing a car from the U.S. to Canada, if you are exporting a vehicle, whether you are a Canadian or an American, you are required by U.S. law to give 72 hours' notice to the U.S. customs agents so they can ensure title has been cleared.

• 1145

I won't guarantee that's done with every vehicle. In fact, with individual private owners of vehicles it probably isn't. Nonetheless, the law is there, and certainly with Canadian representation it could be, I'm sure, implemented more vigorously, if that was what was desirable.

It's unfortunate we didn't hear from any of the 50,000 Canadians who went to the U.S. last year to buy vehicles. They would have a different perspective, perhaps, on the process they would like to see, an easing of the existing process and what kind of regulations would be in place. Of course our dilemma is finding something that skates between the two processes. That will be through regulation.

I think we've tried to say many of the things witnesses have said are not being done now require the kind of authority the amendments to Bill S–8 give us. We agree entirely the system is not tightly controlled. We don't have any authority to control it. We don't have any authority to enforce changes on people once they have their vehicles in Canada. So that is the exactly the reason for the amendments we're proposing.

I accept Mr. Casey's criticism of what we've done. A lot of that was expediency, in many cases, I think. Certainly the act gives us the authority to ensure all vehicles imported, or traded across provincial boundaries, provide the same levels of safety. The authority is clearly there.

Mr. Casey is quite right. We've addressed vehicles that have already been manufactured to another standard. It is quite different from vehicles that are manufactured to Canadian standards. But these vehicles that have already been manufactured to another standard have to be dealt with differently. You're converting them.

The Americans do deal with them differently. The way they do that is they provide a different process for certification and recertification of these vehicles, as you've heard, through registered importers.

To endorse what Ms Desjardins–Chase has said, I think Bill S–8 gives us those kinds of authorities we need and gives us the legislative framework to deal with every issue raised by witnesses. As I say, the regulatory process our directorate has followed for the last 22 years, which has resulted in extensive consultation. . .

I might mention, as was referred to, how Environment Canada and Transport Canada, in April 1989, produced a joint report. We always call it the "real" green plan, because it was in a green cover before the green plan came out. But it was a proposal of regulatory initiatives and studies that had to be done on fuels and vehicles in order to meet the targets that everybody was working towards internationally for reduced emissions.

[*Translation*]

Unis, ou encore devraient relever des provinces. . . Il est intéressant de noter que lorsqu'on a l'intention de ramener une voiture des États–Unis au Canada, que l'on soit Canadien ou Américain, la loi américaine exige d'en aviser les douanes américaines 72 heures à l'avance, de manière à permettre aux agents de vérifier si le transfert de propriété du véhicule a été effectué selon les règles.

Je ne peux pas vous garantir que c'est fait pour chaque véhicule. De fait, dans le cas des propriétaires privés, ce n'est sans doute pas fait. Quoi qu'il en soit, la loi est là, et si le Canada faisait des démarches, je suis certain qu'elle pourrait être appliquée avec plus de vigueur si c'est ce que l'on souhaite.

Il est regrettable que nous n'ayons pas entendu un seul des 50 000 Canadiens qui se sont rendus aux États–Unis l'année pour acheter des véhicules. Ils ont peut–être un avis différent sur le processus qu'ils aimeraient voir mis en place, sur l'assouplissement des formalités et le type de règlement qui devrait exister. Notre dilemme, c'est évidemment de trouver un moyen terme. Cela se fera au moyen du règlement.

Un grand nombre des lacunes actuelles, d'après les témoins, seront comblées par les pouvoirs que nous donnera le projet de loi S–8. Les mécanismes de surveillance sont trop lâches, nous le reconnaissons. Nous n'avons aucun pouvoir pour assurer cette surveillance. Nous n'avons aucun pouvoir pour forcer les gens à apporter des changements une fois que les véhicules sont au Canada. C'est précisément pour ces raisons que nous proposons ces modifications.

J'accepte les critiques formulées par M. Casey sur les mesures que nous avons prises. Souvent, nous avons effectivement paré au plus pressé. Quoi qu'il en soit, la loi nous donne le pouvoir de veiller à ce que tous les véhicules importés ou vendus d'une province à l'autre offrent le même degré de sécurité. Ce pouvoir nous est donné.

M. Casey a tout à fait raison. Nous nous sommes penchés sur le cas des véhicules dont les normes de fabrication sont différentes des nôtres. Cela est tout à fait différent des véhicules fabriqués conformément aux normes canadiennes. Les véhicules fabriqués selon d'autres normes doivent être traités différemment. Il faut les convertir.

Il est vrai que les Américains les traitent de façon différente. En effet, ils ont recours à un système différent d'homologation et de re–homologation pour ces véhicules, comme les témoins l'ont dit, par l'intermédiaire d'importateurs certifiés.

Comme le disait M^me^ Desjardins–Chase, je pense que le projet de loi S–8 nous donne les pouvoirs nécessaires et le cadre juridique voulu pour faire face à toutes les situations évoquées par les témoins. Comme je l'ai dit, le processus d'élaboration des règlements que notre direction suit depuis 22 ans et qui a permis de nombreuses consultations. . .

J'ajouterai aussi, comme il en a été question, qu'Environnement Canada et Transports Canada ont produit en avril 1989 un rapport conjoint. Nous l'avons toujours appelé le véritable plan vert parce qu'il avait une reliure verte avant la publication de l'autre plan vert. Il proposait des initiatives de nature réglementaire et des études à réaliser sur les combustibles et les véhicules pour atteindre les objectifs internationaux de réduction des émissions.

[*Texte*]

Our regulatory process includes consultation with all the interested parties. As Mr. Walker mentioned, most of the environmental policy issues are dealt with through the consultation processes he's involved in. Our activity is more of a technical activity, one of getting the standards to work in vehicles, adopting the policy that's being developed through the processes described by Mr. Walker.

We'd be pleased to address any of those in more detail.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Manley: I must say I'm left a little confused, because as I understood Mr. Wilson, he said a lot of the problems we've heard about on the committee will be dealt with, or can be dealt with, by regulatory action based on the statute once it's enacted. But I understood Ms Desjardins–Chase to say a lot of the problems were outside the purview of the act. Of course regulations outside the purview of the act would be *ultra vires*. I'd like to know which it is. If there are regulations, could we please see them? If they're outside the purview of the act, could you please be precise about it?

Let me extend that a bit. To say this is dealing with motor vehicle safety and therefore it will not deal with theft, fraud, and so on, to me, is a bit of a narrow focus on an issue that is clearly within federal jurisdiction, the importation of motor vehicles. If the entry point at the border is the place to verify title, then why on earth would we not kill that bird while it's right in front of us? I think that was the essence of the issue raised by some of the witnesses.

• 1150

Mr. Wilson: What I was trying to say was that within the purview of the act—and I guess that's our definition of the purview, and you may not agree with us—it gives us the legislative framework we need. We believe things such as theft and fraud and title are outside the purview of the act, as you mentioned. Therefore, no, in our opinion it doesn't provide us with the framework to make those kinds of regulations. That is what we were trying to say.

Mr. Manley: That helps on that point. I must say it doesn't comfort me on whether the bill is adequate to deal with. . . It doesn't seem to me to be a very large addition to the statutory framework.

What about the other matters on which you anticipate taking regulatory action? Have draft regulations been prepared? I have a piece of paper. I'm not sure where it came from. It says "Canadian Importation Procedures (Provisional)". It came from the department. I don't know whether it's complete or whether there are draft regulations that go with these statements, or what the status of it is. Are you asking us to trust you that you're going to do it?

Mr. Wilson: That is a sort of generic description of how the process would work. It would be called up through regulation. What is left to be done is determining who some of those partners and players are in that process. Are they the original manufacturers? Is it a third party, as was suggested by a number of the witnesses? How is it going to work? You need that kind of detail before we can actually frame the regulations. But the process, as described there, which is fairly much a generic process, would apply regardless of some of the details.

[*Traduction*]

Notre processus comprend des consultations avec toutes les parties intéressées. Comme M. Walker l'a dit, la plupart des questions relatives à la politique environnementale sont abordées dans le processus de consultation auquel il participe. Notre activité est de nature plus technique, comme l'application pratique des normes aux véhicules et la mise en oeuvre de la politique élaborée à l'occasion du processus décrit par M. Walker.

Nous serons heureux de répondre à l'une ou l'autre de ces questions de façon plus détaillée.

Le président: Merci beaucoup.

M. Manley: Je dois dire que tout ne me paraît pas très clair parce que si j'ai bien compris M. Wilson, il a dit qu'un grand nombre de problèmes soulevés au comité seront réglés ou pourront l'être grâce aux règlements qui seront élaborés une fois que la loi aura été adoptée. Mais M^me^ Desjardins–Chase a dit qu'un grand nombre de ces problèmes débordaient du cadre de la loi. Évidemment, un règlement qui déborderait du cadre de la loi serait *ultra vires*. J'aimerais savoir ce qu'il en est. S'il y a des règlements, peut–on en prendre connaissance? Si les règlements débordent du cadre de la loi, pourrait–on savoir en quoi?

Laissez–moi développer ma pensée. Dire que ce projet de loi porte sur la sécurité des véhicules automobiles et non sur le vol et la fraude me semble refléter une conception un peu étroite d'une question qui relève, à l'évidence, des compétences du gouvernement fédéral: l'importation des véhicules automobiles. Si le point d'entrée, à la frontière, est l'endroit où l'on vérifie le titre de propriété, pourquoi diable ne pas faire d'une pierre deux coups? C'est cela, je pense, que voulaient certains des témoins.

M. Wilson: Ce que j'essayais de dire, c'est que dans le cadre de la loi—j'imagine qu'il s'agit de notre définition à nous, que vous n'acceptez peut–être pas—nous disposons de l'appui juridique dont nous avons besoin. Nous estimons que les questions comme le vol, la fraude et le titre de propriété débordent du cadre de la loi. C'est donc dire que selon nous, elle ne nous donne pas les pouvoirs d'élaborer prendre les règlements dont vous parlez. C'est ce que j'essayais de dire.

M. Manley: Cela clarifie une chose. Par contre, cela ne me convainc pas que le projet de loi suffit pour. . . Pour moi, cela ne semble pas élargir beaucoup le cadre juridique.

Sur quel autre point comptez–vous établir des règlements? Un avant–projet de règlements a–t–il été préparé? J'ai ici un document dont j'ignore la provenance exacte et qui a pour titre: «Canadian Importation Procedures (Provisional)». Cela vient du ministère. J'ignore si c'est complet ou si ce n'est qu'un avant–projet qui est annexé aux déclarations. Nous demandez–vous de vous faire confiance et de vous croire quand vous dites que vous allez vous en occuper?

M. Wilson: Il s'agit d'une description de type général du processus. Les précisions seraient données dans le règlement. Il reste encore à déterminer qui sont les intervenants. Les fabricants? Une tierce partie, comme l'ont recommandé certains témoins? Comment cela va–t–il fonctionner? Il faut préciser cela avant d'élaborer le règlement. Mais le processus tel qu'il est décrit ici de façon plutôt générale, est celui qui s'appliquerait quelles que soient ces précisions.

[*Text*]

But you're right, they do require regulations, and those regulations are not yet drafted.

Mr. Manley: And what about the major issue of follow–up on imported vehicles? In this outline — and perhaps, Mr. Chairman, this should be appended to the proceedings, so we know what we're all referring to in reference to these proceedings later on. It's a document entitled *Bill S–8: Canadian Importation Procedures (Provisional).*

You speak of vehicle modifications performed by the importer's choice of company or registered certifier. . .and then vehicle modifications are inspected and approved. Do you anticipate a regulatory procedure that will impose penalties on failure to comply, and have you in mind what the nature of the enforcement mechanism would be?

Mr. Wilson: I think the procedure would lay out that vehicles must be inspected. So that's obviously an enforcement. . . The K–22 referred to by many witnesses as the document Customs gives out to indicate that vehicles have been legally imported into Canada would be changed. It would require the inspector to indicate that the vehicle now passes inspection and meets Canadian standards. The provinces then would require, as they do now, the K–22 as proof of legal importation.

There was some concern people would take the K–22 and not modify the vehicle. That's what can happen now, and that's why we're looking for the changes. There would be a new procedure, a new form, that then would have to be finalized by the person who actually inspects a vehicle and sees it has been modified. We would propose to do that through a third–party contract. We don't intend to hire government inspectors to do that.

Mr. Manley: Then the report of the retrofitting or improvements or whatever was required would be necessarily returned to. . .I'm not sure whether you're anticipating Transport Canada or Revenue Canada.

Mr. Wilson: Unfortunately, as Mr. Walker mentioned, I'm sure there'd be a number of copies that would go to Revenue Canada, Transport Canada, and the provinces. So everybody would get informed that the process has been completed.

Mr. Manley: Let me bring you back to the issue of title and ask you why the department did not extend the issue of title within the context of this bill. I understand that in a conceptual framework you want to talk about safety standards and that's really it, but nobody is dealing with title anywhere. We have a gap in the law there.

• 1155

Mr. Wilson: The provinces are dealing with title. As was mentioned, one of the committees they have is establishing a new title process and a new way of titling. In fact, the vehicle information management task force with the provinces is set up really to cover a lot of the issues, so the vehicle information management system that would be run by the provinces and available to people buying vehicles would have all the title information and would have all that information regarding rebuild and salvage and all those other elements. That committee has put forward an interim report, but they haven't finalized it yet.

Mr. Manley: In other words, you could legally import a stolen vehicle into Canada. You just couldn't get it registered by the province once you got it here.

[*Translation*]

Mais vous avez raison, il faut un règlement et il n'a pas encore été préparé.

M. Manley: Et qu'en est–il de la grande question du suivi pour les véhicules importés? Dans cette esquisse — et peut–être, monsieur le président, le document devrait–il être annexé aux délibérations pour que nous sachions tous plus tard à quoi nous faisons allusion. Il s'agit d'un document intitulé *Bill S–8: Canadian Importation Procedures (Provisional).*

Vous parlez de modifications apportées au véhicule par la compagnie choisie par l'importateur ou par un homologeur enregistré, après quoi les modifications sont inspectées et approuvées. Envisagez–vous un mécanisme prévu par règlement qui imposera des sanctions en cas de manquements, et savez–vous quelle sera la nature du mécanisme d'application du règlement?

M. Wilson: Il sera prévu dans la marche à suivre que les véhicules devront être inspectés. Il y a donc bien application. . . Le K–22 auquel ont fait allusion beaucoup de témoins est un document donné par les douanes qui indique que le véhicule légalement importé au Canada sera modifié. L'inspecteur serait obligé d'indiquer que le véhicule a passé l'inspection et répond aux normes canadiennes. Les provinces exigeraient ensuite, comme elles le font aujourd'hui, le K–22 comme preuve d'importation légale.

Certains ont dit craindre que les importateurs prendraient le K–22 et ne modifieraient pas le véhicule. Cela peut se produire maintenant et c'est la raison pour laquelle nous voulons apporter des changements. Il y aurait une nouvelle façon de procéder, un nouveau formulaire que devrait remplir l'agent qui inspecte les modifications. Nous avions pensé à avoir recours pour cela à un contrat avec une tierce partie. Nous n'avons pas l'intention d'embaucher des inspecteurs gouvernementaux.

M. Manley: Puis le rapport sur la réhabilitation ou les modifications serait renvoyé à. . . je ne sais pas si vous pensez à Transports Canada ou à Revenu Canada.

M. Wilson: Malheureusement, comme M. Walker l'a dit, je suis certain qu'un certain nombre d'exemplaires iraient à Revenu Canada, à Transports Canada et aux provinces. De cette façon, tout le monde saurait que le processus a été suivi jusqu'au bout.

M. Manley: J'aimerais revenir sur la question du titre de propriété et vous demander pourquoi le ministère ne l'aborde pas dans le projet de loi. Je sais qu'il s'agit pour vous d'un cadre conceptuel relatif aux normes de sécurité et que pour vous cela s'arrête là. Mais personne ne s'occupe du titre de propriété. La loi comporte une lacune.

M. Wilson: Ce sont les provinces qui s'occupent du titre de propriété. Comme on l'a dit, elles ont créé un comité chargé de concevoir un nouveau processus d'établissement du titre de propriété des véhicules. De fait, le groupe de travail sur la gestion des renseignements sur les véhicules s'occupe d'un grand nombre de ces questions. Le système d'information serait chapeauté par les provinces et accessible aux acheteurs de véhicules et renfermerait des renseignements sur les titres de propriété, les véhicules reconstruits, les véhicules récupérés, etc. Le groupe a produit un rapport provisoire.

M. Manley: Autrement dit, on peut en toute légalité importer un véhicule volé au Canada, sauf qu'il est impossible de le faire immatriculer par les autorités provinciales.

[*Texte*]

Mr. Wilson: Stealing vehicles is a criminal activity. This act is intended to regulate importers and manufacturers. It's not really part of the criminal law. It's part of the trade law provisions. If you're going to steal a vehicle—

Mr. Manley: If I go to the United States and purchase a stolen vehicle—unknown to me; I'm not a criminal—

Mr. Wilson: No, you shouldn't be able to get it out of the U.S., as I say, unless you break U.S. law. So you have to break one law, dealing with stolen vehicles. You have to break another law, not getting the title cleared before you take it out of the U.S. At that point another law on the Canadian side isn't going to make a lot of difference.

Mr. Manley: I guess my problem with your answer is that this is the control point. When we cross the border, that is the control point. You're saying, fine, once you get it into Canada you're going to have to register it provincially anyway, so they'll check the title.

But we all know how easy it is for licence plates to be stolen and put on a stolen vehicle. Vehicles go on for years without ever getting into the provincial registry system. When the car's presented at Canada Customs at the border, you have a golden opportunity to say, you're not coming into this country until we give you the papers for the retrofitting that has to be done and until we're satisfied the title of this vehicle was properly registered and the person importing the vehicle has the authority to do so. That's the chance to screen that.

Mr. Wilson: But that title's going to be cleared on the other side of the border. That title is going to be cleared on the American side. I'm afraid I don't understand why you clear it again 100 yards down the road.

Mr. Manley: Because I've never experienced the U.S. stopping vehicles as a routine matter on their way out of their country.

Mr. Wilson: Well, I would say that's perhaps a weakness in the system, in that they're not being legally exported from the U.S.

Mr. Manley: Carry on. There are other issues.

Mr. Angus: Let me start where you left off. Is there anything in Canadian law that prevents us from requiring proof at the border that the 72–hour notification period. . .that the person who was bringing an American–purchased car across the border for purposes of import. . .having a requirement that they have to show us proof they have complied with American law?

Mr. Wilson: I agree. That could be done. It could be a requirement that we must see the stamped export document.

Mr. Angus: Okay. Then let me put that question to you first. Are you prepared to include such a provision in the regulations?

Mr. Wilson: I hate to tie myself down in regulations, but sure, it sounds reasonable.

Mr. Angus: You're going to be tied down with a few of these.

Mr. Wilson: I know. It sounds reasonable.

[*Traduction*]

M. Wilson: Le vol de véhicule est un acte criminel. Ce projet de loi a pour objet de réglementer l'activité des importateurs et des fabricants. Il ne relève pas du droit pénal mais bien du droit commercial. Si l'on vole un véhicule. . .

M. Manley: Si je me rends aux États–Unis pour acheter un véhicule volé, sans que je le sache, je ne suis pas un criminel. . .

M. Wilson: Non, vous ne devriez pas pouvoir le sortir des États–Unis, à moins de contrevenir à la loi américaine. Il faut donc enfreindre la loi relative au recel d'objets volés. Il faut aussi enfreindre la loi qui oblige à faire confirmer le titre de propriété avant de sortir des États–unis. À ce stade là, ce n'est pas une autre loi du côté canadien qui changera grand chose.

M. Manley: Ce qui m'ennuie dans votre réponse, c'est que la frontière est censée être le point de contrôle. Vous me répondez qu'une fois rendu au Canada, il faudra faire immatriculer le véhicule par les autorités provinciales, de toute façon, si bien qu'elles vérifieront le titre de propriété.

Mais nous savons tous combien il est facile de voler des plaques d'immatriculation et de les poser sur un véhicule volé. Il peut se passer des années avant qu'un véhicule ne figure dans les fichiers de l'immatriculation provinciale. Au moment où le véhicule passe à la douane canadienne, à la frontière, vous avez l'occasion rêvée d'interdire l'entrée du véhicule au pays tant les papiers relatifs à la réhabilitation obligatoire du véhicule n'ont pas été fournis, tant que la propriété du véhicule n'aura pas été établie et dûment enregistrée et tant que l'importateur n'aura pas le droit d'importer le véhicule. C'est l'occasion de vérifier tout cela.

M. Wilson: Mais le titre de propriété sera confirmé de l'autre côté de la frontière. Il le sera du côté américain. Je ne comprends pas pourquoi on referait les mêmes formalités 100 mètres plus loin.

M. Manley: Parce que je n'ai jamais vu les Américains contrôler systématiquement les véhicules qui sortent de leur territoire.

M. Wilson: C'est peut–être là ou le bât blesse en ce sens que le véhicule n'est pas exporté légalement des États–Unis.

M. Manley: Poursuivons, il y a d'autres questions.

M. Angus: Laissez–moi reprendre là où vous en étiez. Y a–t–il quelque chose, en droit canadien, qui nous empêche d'exiger à la frontière une preuve attestant que la période d'avis de 72 heures. . . que la personne qui arrive avec une voiture achetée aux États–Unis à des fins d'importation. . .exiger que cette personne montre la preuve qu'elle s'est pliée à la loi américaine?

M. Wilson: Je suis d'accord. Cela peut se faire. On pourrait exiger de voir un document d'exportation visé.

M. Angus: Entendu. Dans ce cas, laissez–moi vous poser d'abord cette question. Seriez–vous prêt à inclure une disposition comme celle–là dans le règlement?

M. Wilson: Je déteste m'imposer des contraintes dans le règlement, mais bien sûr, oui, cela semble raisonnable.

M. Angus: Vous allez vous retrouver avec pas mal de contraintes.

M. Wilson: Je sais, ça semble raisonnable.

[*Text*]

Mr. Angus: Okay, that's one thing. Secondly, is there anything to prevent us, whether it's legal or otherwise, from requiring the person who is importing a vehicle to provide the historical information on title, including whether or not that vehicle, or half that vehicle, has been written off either by insurance companies or by state authorities? Can we legally do that, and would you be willing to incorporate that into the regulations?

Mr. Wilson: I'm getting uncomfortable as we're getting further from the original intention of the law and the provisions.

Mr. Angus: I think we're staying well within the intention of the law. We may be straying from what you would plan to do with the intention.

• 1200

Mr. Malcolm McHattie (Chief, Advanced Engineering and Special Projects, Department of Transport): We probably could, under the Motor Vehicle Safety Act, require some proof that the vehicle has been damaged.

Mr. Angus: Or has not been damaged.

Mr. McHattie: Has not been damaged and has not been rebuilt from salvage.

Mr. Angus: I think that is crucial in ensuring that the safety of any vehicles that are brought across is linked to the act.

Mr. Wilson: It was just mentioned to me that, as was mentioned, not all the states provide that information. You may recall they said, I think, with the car fax, only 15 states are on and the other one has 42 or something. That would limit what states you could actually deal with, and people would have to know that before they went ahead.

We'll still get people coming to the border in the family car they've purchased in the U.S., now without knowing which. . . The point was raised by Mr. Manley about the lady with the Camry who couldn't get it converted. You know those problems will increase as we put more of those kinds of restrictions on.

Mr. Angus: Let's look at the process when people are going shopping to the States to buy a vehicle. Either they're going to buy a bus ticket to get there sight unseen, expecting to buy a car and bring it back, or somebody else has driven them down.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Angus: I don't think it's onerous to suggest they had better think about what they're doing before they cross that border and learn what the rules are and what they have to comply with.

I come back to the point you made in your presentation about the balancing act between the American law and those thousands of people who are going down to buy cars. I think this is part of what we're looking at.

Let me deal with the question of a bond. It was suggested by witnesses that one of the ways in which we could protect both the motoring public in Canada and, I guess, in some ways the purchaser is if they have to post a bond at the border that they will have the vehicle brought up to the Canadian standard. If not, that bond is there in effect to help send that vehicle back across the border. Does the department have any objection, either philosophically or technically, to a requirement in the regulations, again, for a bond that would be equivalent to what the Americans require, i.e., 100% of the value of the vehicle?

[*Translation*]

M. Angus: D'accord, une chose de réglée. Deuxièmement, y a–t–il quelque chose qui nous empêche, pour une raison juridique ou une autre, d'exiger de la personne qui importe le véhicule de produire un document sur les antécédents du véhicule, à savoir si celui–ci ou la moitié de celui–ci ont déjà été déclarés perte totale, soit par les compagnies d'assurance, soit par les autorités de l'État? La loi nous y autorise–t–elle et seriez–vous prêt à inclure cela dans le règlement?

M. Wilson: Je me sens de plus en plus mal à l'aise, au fur et à mesure que nous nous écartons de l'objet initial du projet de loi.

M. Angus: Je pense que nous nous confinons parfaitement à l'objet du projet de loi. Par contre, nous nous écartons peut–être de votre définition de l'objet de ce projet de loi.

M. Malcolm McHattie (chef, Division des techniques avancées et des projets spéciaux, ministère des Transports): En vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, nous pourrions sans doute exiger une preuve quelconque que le véhicule a subi des dommages.

M. Angus: Ou n'en a pas subi.

M. McHattie: N'a pas subi de dommages et que ce n'est pas un véhicule de récupération.

M. Angus: Cela me semble essentiel si l'on veut que la sécurité des véhicules importés soit assujettie à la loi.

M. Wilson: On vient de me rappeler que ce ne sont pas tous les États qui offrent cette information. Vous vous souviendrez peut–être qu'à peine 15 États sont reliés à Carfax et une quarantaine d'autres sont reliés à notre système. Cela limiterait le nombre d'États avec lesquels nous pourrions traiter, et il faudra en informer la population au préalable.

Il y aura toujours des gens qui arriveront à la frontière dans la voiture familiale achetée aux États–Unis. . . M. Manley a évoqué le cas de la dame propriétaire d'une Camry qui ne pouvait pas la faire modifier. Nous savons que ces problèmes vont se multiplier si nous imposons de nouvelles restrictions.

M. Angus: Voyons comment les choses se passent lorsque les gens vont aux États–Unis acheter un véhicule. Ou bien ils s'y rendent en autocar, ni vu ni connu, dans l'espoir d'acheter une voiture et de la ramener ici, ou bien quelqu'un d'autre les a amenés en voiture.

M. Wilson: Oui.

M. Angus: Je ne pense pas que ce soit trop demander d'eux qu'ils se renseignent avant de franchir la frontière pour savoir quelles sont les règles auxquelles ils doivent se plier.

Je reviens à ce que vous avez dit dans votre exposé à propos du moyen terme à trouver entre la loi américaine et les milliers de personnes qui vont là–bas acheter des voitures. Cela fait partie de l'équation.

Parlons maintenant des cautions. Un témoin a dit qu'une façon de protéger les conducteurs canadiens et l'acheteur serait d'exiger le dépôt d'une caution à la frontière jusqu'à ce que le véhicule soit rendu conforme aux normes canadiennes. S'il n'est pas modifié, la caution servira en quelque sorte à renvoyer le véhicule aux États–Unis. En principe ou en pratique, le ministère s'oppose–t–il à ce que le règlement exige une caution équivalant à ce qu'exigent les Américains, c'est–à–dire 100 p. 100 de la valeur du véhicule?

[*Texte*]

Mr. Wilson: We think it's overkill, to start with. Certainly we are not aware of a major problem. There will be individual cases. We're talking about 50,000 to 100,000 out of the 3.5 million to 4 million vehicle transactions, a fairly small number.

Secondly, we're saying we're not aware of a problem. It's in the law that it's against the law to do certain things. There are penalties if you break that law.

About the bonding, we believe most Canadians who are involved in this process are fairly trustworthy and are going to follow those provisions. They're looking for them. They need the provisions. They want to know what the process is.

The Americans do a lot more bonding than we do, with things going into the U.S. It's a bigger—

Mr. Angus: Like lumber.

Mr. Wilson: Yes, that's right. It's a bigger problem.

Certainly the way the act is now, we could not bond. We could not do that by regulation within the framework we have now. Should a problem evolve, we would be prepared to look for a further amendment to the act. But we are told the current act does not give us the authority to require a bond.

Mr. Angus: You also argued that we need to do it by regulation because it takes so long to get amendments through.

Mr. Wilson: Absolutely. But we are told that putting bonding in the act would change the nature of the bill. It might make it a money bill rather than a non–money bill. That is what we were advised by some people.

Mr. Angus: No, the requirement for bonding is not a requirement of the finance minister to spend money. It's a requirement of somebody else. We do that all the time, with all sorts of bills and regulations and what have you.

Mr. Wilson: I take your advice on that. We've been told by others it might.

Mr. Angus: In any case, if we were to put in a bonding requirement, we would have to do it by amending the act as opposed to leaving it to you folks to include it in the regulations.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Angus: Another area I want to touch on is the suggestion that when a vehicle to be imported arrives at the border, the requirement is that they have obtained in advance a temporary transit permit, or whatever it's called, from the provincial authority, that the plates are removed at the border and given along with the K–22 to the customs officials, and that they only be allowed to transport that vehicle from the entry point to their home garage, whether it's a dealership or an authorized or certified mechanic or what have you. Are there any problems with that kind of process from a legal standpoint, both in terms of constitutional jurisdiction as well as the kind of consultation you have had, or is it like a bond in that you think it might be overkill?

• 1205

Mr. Wilson: I don't think there's a legal problem within the framework. I may be incorrect there.

[*Traduction*]

M. Wilson: Pour commencer, je pense que c'est exagéré. À notre connaissance, ce n'est pas un gros problème. Il y aura toujours des cas isolés. Cela représente entre 50 000 et 100 000 cas sur un nombre de transactions variant entre 3,5 millions et 4 millions. C'est donc relativement peu.

Deuxièmement, à notre connaissance, ce n'est pas un problème. Cela figure dans la loi et c'est contrevenir à la loi de faire certaines choses. Il y a des sanctions si l'on contrevient à la loi.

À propos de la caution, nous estimons que la plupart des Canadiens qui font cela sont relativement honnêtes et vont observer les règlements. Ils les demandent. Ils veulent connaître les dispositions de la loi et la manière dont il faut s'y prendre.

Les Américains exigent beaucoup plus de cautions que nous dans le cas d'importations sur leur territoire.

M. Angus: Comme pour le bois d'oeuvre.

M. Wilson: Oui, c'est cela. C'est un plus gros problème.

Une chose est certaine, la loi ne nous autorise pas à exiger de caution, et nous ne pourrions pas avoir recours aux règlement dans le cadre juridique actuel. Si le problème devait grossir, nous serions prêts à examiner d'autres modifications à la loi, mais on nous dit que la loi actuelle ne nous donne pas le pouvoir d'exiger une caution.

M. Angus: Vous avez aussi soutenu qu'il faudrait le faire par le biais du règlement à cause du temps qu'il faut pour faire adopter des modifications.

M. Wilson: C'est vrai. Mais on nous dit que d'inclure les cautions dans le projet de loi changerait sa nature. Cela le transformerait peut–être en projet de loi de finances. C'est ce que certains nous ont dit.

M. Angus: Non, l'obligation de déposer une caution n'oblige pas le ministre des Finances à dépenser de l'argent. L'obligation pèse sur quelqu'un d'autre. Cela se fait constamment, pour toutes sortes de projets de loi et de règlements.

M. Wilson: Je me fie à vous, mais d'autres nous ont dit que cela pourrait être le cas.

M. Angus: De toute façon, si nous imposions une caution, il faudrait que nous–mêmes modifiions la loi plutôt que de vous laisser le soin d'inclure cela dans le règlement.

M. Wilson: Oui.

M. Angus: Lorsqu'un véhicule destiné à l'importation arrive à la frontière, il faut avoir obtenu à l'avance des autorités provinciales une sorte de permis de déplacement temporaire, il faut que les plaques soient enlevées à la frontière et remises aux douaniers accompagnées du formulaire K–22. On ne peut ensuite aller que du point d'entrée jusqu'à un garage de son quartier, un concessionnaire ou un mécanicien breveté. Du point de vue constitutionnel et d'après les consultations que vous avez eues, cette façon de procéder poserait–elle des difficultés? Pensez–vous que, comme la caution, c'est exagéré?

M. Wilson: Je ne pense pas que cela cause des difficultés du point de vue juridique. Je me trompe peut–être.

[*Text*]

Malcolm, do you think there's a problem?

Mr. McHattie: No.

Mr. Wilson: There's no problem from that point of view.

I think it might be overkill in some cases if you are talking about some of the relatively minor safety concerns we have regarding labelling and so on. I'm not saying they're insignificant. I'm saying I'm not sure the provincial laws that require registration within six or seven days, as we heard about from some of the witnesses that we are familiar with, need to be pre–empted by some tougher requirement.

Mr. Angus: However, there are also laws where it's 60 or 90 days, and in the case of two vehicles spliced together, they would be on the highway in a unsafe situation for 60 to 90 days before their time runs out. Who knows what's going to happen on day 1 or day 30 or day 89.

Mr. Wilson: As you raised, that's a generic problem of both cars sold within Canada and coming across the border. Of course, again, that's one of the objectives of that particular task force.

Right now, salvage vehicles that come in are flagged to the provinces through our information system so they know they are there, but that's permissible within the provinces within the country. I agree that this is why this task force is examining it. That should be better controlled.

Mr. Angus: Okay. The final point on this round deals with the vehicles that have been written off and where we know that they have been written off—or even if we don't know. Is there a need for, or are you willing to put in the regulations, a provision dealing with when one suspects that there may have been some structural repair work done? This may be part of the procedure that the authorized dealer will look for as part of the checklist. There would be struts welded in inappropriate places and welds on the frame. At that point a review by an authorized body–repair person would be part of the process. Maybe that's where I am heading.

Let me backtrack. A car is brought across the border and it's required to be taken to a certified dealer to have it reviewed for the items listed in the act or in the regulations. If that authorized person finds that there's an area that may be beyond his competency, such as welding on the frame in parts where it doesn't look like there should be welding or where he may think there's a structural problem, then he has the ability to refer it to a body shop. Then, as in Quebec, a body shop reviews it and presents a picture of it being on a full–body frame with some kind of certificate. This goes back to the original reviewer to show that this is really two cars in one or that this has the following supports welded in place that makes it unsafe to operate. Therefore it has to be modified in the following way or the vehicle should not be allowed on the road.

Mr. Wilson: I would hope, first of all, that the inspectors would have the competency to certainly identify that problem to certify that it's been done properly.

I think we have the legal authority to do all of what you ask. However, is it appropriate for us to do that on the small number of imported vehicles that fall into that category when it's not being done for vehicles already in the country?

[*Translation*]

Malcolm, pensez–vous qu'il y a des difficultés?

M. McHattie: Non.

M. Wilson: Il n'y a pas de problème à ce point de vue.

Ce serait peut–être exagéré dans certains cas relativement mineurs, comme les étiquettes relatives à la sécurité. Je ne dis pas que ce n'est rien. J'ignore seulement si les lois provinciales qui exigent l'immatriculation dans les six ou sept jours qui suivent, comme les témoins l'ont rappelé, doivent vraiment être remplacées par une obligation plus sévère.

M. Angus: Par contre, dans certaines provinces, le délai est de 60 ou 90 jours. Dans le cas où l'automobile résulte de la combinaison de deux véhicules, celle–ci pourrait rouler encore 60 ou 90 jours avant l'expiration du délai. Qui sait ce qui se passera dans cet intervalle.

M. Wilson: Il s'agit du problème relatif à deux voitures importées au Canada. C'est encore et un des sujets étudiés par le groupe de travail.

À l'heure actuelle, les véhicules récupérés sont signalés aux provinces grâce à notre système d'information. Elle savent donc qu'ils sont là, mais c'est autorisé entre les provinces. C'est la raison pour laquelle le groupe de travail examine la question. La surveillance devrait être plus étroite.

M. Angus: Entendu. Je terminerai par les véhicules déclarés perte totale, qu'on le sache ou non. Y a–t–il lieu d'inclure dans le règlement, ou êtes–vous prêts à y inclure, une disposition qui traite du cas où l'on soupçonne que le véhicule a subi des réparations des parties portantes? Cela pourrait faire partie du contrôle effectué par le concessionnaire autorisé. Imaginons que des supports ont été soudés au châssis là où il ne le faudrait pas. Le processus comprendrait une inspection par un carrossier. C'est à cela que je pense.

Laissez–moi revenir en arrière. Imaginons que le véhicule passe la frontière. Il faut le faire inspecter par un concessionnaire autorisé qui contrôlera les points énumérés dans la loi ou le règlement. Si l'inspecteur estime qu'il n'est pas compétent pour trancher, dans le cas de soudure sur le châssis là où, d'après lui, il ne devrait pas y en avoir, ou s'il y a un problème du côté des parties portantes, il pourrait renvoyer le véhicule chez un carrossier. Ensuite, comme cela se fait au Québec, le carrossier examine le véhicule et soumet une photographie du châssis sur le marbre accompagnée d'un certificat. Le tout revient au premier inspecteur, et l'on a la preuve qu'il s'agit de deux véhicules combinés en un ou que tel ou tel support a été soudé de telle sorte que le véhicule n'est plus sûr. Le véhicule doit donc être modifié, sans quoi il ne peut être autorisé à rouler sur la voie publique.

M. Wilson: Tout d'abord, j'espère que les inspecteurs auraient la compétence voulue pour situer le problème et certifier que les travaux ont été faits correctement.

Je pense que nous avons, en droit, le pouvoir de faire tout ce que vous demandez. En revanche, est–ce à nous d'appliquer ces mesures au petit nombre de véhicules importés qui entrent dans cette catégorie, alors qu'on ne le fait pas pour les véhicules qui sont déjà au pays?

[*Texte*]

Mr. Angus: I know, but that's what I'm eventually hoping will happen.

• 1210

Mr. Wilson: So are we.

Mr. Angus: This provides a mechanism that the provinces can look at because really it's a trigger mechanism. It's not requiring every vehicle that's imported to be sent off to a body shop, and I appreciate that this would be onerous. You may clearly have six–month–old vehicles that only need some labelling and a few other things that are easy to do and a quick review by the mechanic.

Keep in mind that it's a mechanic who will probably be doing most of this. The mechanic will take a look underneath and say, aha! We have some welding here; we can send it off. It would be a few vehicles such as those that have been chopped in the States and passed through the border process for whatever reason. It gives us a chance to catch them.

Mr. Wilson: I agree, and that's why we're participating in this CCMTA project, the Canadian Council of Motor Transport Administrators, which is trying to establish that process for vehicles in Canada. It would be entirely appropriate and authorized within the current act to do that for imported vehicles as well.

Mr. Atkinson: I share my colleague's concern with this thing about theft, fraud and title. Maybe you can help me out with the bill itself. The people that came in front of us concentrated on subclause 7(2). I guess the operative words are:

> if the person importing the vehicle makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration

and so on. The vehicle will be made to conform to the requirement. However, then parts of clause 5 don't apply. Paragraph 5(1)(b) refers to a company:

> evidence of such conformity has been obtained and produced in the prescribed form and manner or, where the regulations so provide,

Why change it to what seems to be just an undertaking if it's imported from the United States? Why not just leave out subclause 7(2) and just deal with it by regulation as you've set out here?

Mr. McHattie: Subclause 7(2) allows the vehicle to be brought across the border before being converted.

Mr. Atkinson: Exactly.

Mr. McHattie: Under the existing act we don't have authority to allow the vehicle to cross the border unless it's already in compliance with the regulations, as would be required by subclause 5(1) or clause 6.

Mr. Atkinson: What about paragraph 5(1)(b):

> or, where the regulations so provide, in a form and manner satisfactory to the Minister;

[*Traduction*]

M. Angus: Je sais, mais c'est vers cela, j'espère, que nous nous dirigeons.

M. Wilson: Oui, et nous aussi.

M. Angus: Cela offre un mécanisme que les provinces peuvent envisager d'adopter, car il s'agit, en réalité, d'un mécanisme déclencheur. On n'exige pas que chaque véhicule importé soit envoyé chez un carrossier, car je comprends que cela serait onéreux. Il peut fort bien y avoir des véhicules de six mois qui n'ont besoin que d'une certification et de quelques modifications faciles à réaliser, après un examen rapide par le mécanicien.

Il ne faut pas oublier que cela sera probablement fait en entier par un mécanicien. Celui–ci jettera un coup d'oeil sous le véhicule, et après qu'il aura constaté qu'il y a des soudures, il pourra décider que le véhicule ne peut être accepté au Canada. Cela ne concernerait que quelques véhicules assemblés aux États–Unis et auxquels on aurait pu faire passer la frontière, pour une raison ou une autre. Cela nous donne la possibilité de les rattraper.

M. Wilson: Je suis d'accord avec vous, et c'est pourquoi nous participons au projet du CCATM, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, qui cherche à établir ce processus pour les véhicules au Canada. Il serait toutefois approprié de procéder ainsi à l'égard des véhicules importés, et la loi existante l'autoriserait.

M. Atkinson: J'ai, moi aussi, la même inquiétude que mon collègue au sujet du vol, de la fraude et du transfert de droit de propriété. Vous pouvez peut–être m'aider un peu à éclaircir cela dans le contexte du projet de loi. Les témoins que nous avons reçus se sont surtout concentrés sur le paragraphe 7(2). Les mots utiles à considérer sont, je suppose:

> . . .si l'importateur déclare, selon les modalités réglementaires, que, avant sa présentation pour immatriculation. . . le véhicule sera rendu conforme à la prescription. . .

cela signifie toutefois que certaines parties de l'article 5 ne s'appliquent pas. L'alinéa 5(1)b) qui s'applique à une entreprise parle de la:

> justification de la conformité selon les modalités réglementaires ou, si les règlements le prévoient. . .

Pourquoi changer cela pour ce qui ne semble être qu'une simple justification lorsqu'un véhicule est importé des États–Unis? Pourquoi ne pas couvrir tout cela au moyen du paragraphe 7(2), et prévoir le reste dans le règlement, comme on l'a fait ici?

M. McHattie: Le paragraphe 7(2) permet de faire passer le véhicule au Canada avant qu'il n'ait été converti.

M. Atkinson: Exactement.

M. McHattie: Aux termes de la loi existante, nous ne pouvons pas permettre que le véhicule traverse la frontière, à moins qu'il ne soit déjà en conformité avec les règlements, comme l'exigent les paragraphes 5(1) ou l'article 6.

M. Atkinson: Mais, à l'alinéa 5(1)b), on dit:

> . . .ou si les règlements le prévoient, selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

[*Text*]

You've put that in paragraph 5(1)(b) and then you've changed the rules in subclause 7(2) to say that if it's from the United States you can give an undertaking that it will be made to comply.

Mr. McHattie: The evidence of conformity addressed in paragraph 5(1)(b) includes extensive records of testing, for example. The manufacturer is required to be able to demonstrate that a vehicle meets each of the standards that are prescribed.

Mr. Atkinson: So clause 5 is for a company?

Mr. McHattie: Clause 5 is for a company. Clause 6 applies to an individual.

Mr. Atkinson: Okay, I see, but clause 6 refers back to paragraph 5(1)(b).

Mr. McHattie: That's correct. In practice, for private importations, certification by the manufacturer with a label on the vehicle is considered as appropriate evidence of conformity.

Mr. Atkinson: Okay. What's the intent of subclause 7(2)? Is it just to make it easier for a person coming back from the United States with a vehicle to bring it across the border? You're asking them to bring it here in conformity. Is it just to make it easier for that individual only from the United States?

Mr. McHattie: I think that is correct. It's to make it a straightforward process for vehicles being imported from the United States.

Mr. Atkinson: Then you get into the matters that my colleagues raised.

• 1215

Mr. Wilson: I think maybe that's a bit of an oversimplification.

Mr. Atkinson: That's what I'm trying to get at.

Mr. Wilson: It allows us to actually control those vehicles that come from the U.S. It's a fact that vehicles manufactured to U.S. standards are so similar to those manufactured to Canadian standards. That's why we're prepared to view those differently than we are for vehicles made in Europe or Asia, for example.

Therefore, if subclause 7(2) says when those vehicles come into the country, then it assumes they're going to be coming in and we can then regulate how they're modified, recertified and controlled. That subclause is there, as I said, partly to allow these vehicles to come in from the U.S. On the other hand, its real purpose is to allow the government to control that.

Mr. Atkinson: Okay, but then the theft, fraud and title thing, as my colleagues indicated, comes into it. In crossing an international boundary, I think there would be no question of your authority in that regard.

Mr. Wilson: We would question, I guess, under the act whether we have the authority for those matters that are tenuously, let's say, associated with safety. I don't disagree with the point raised that rebuilt vehicles or some of the aspects of fraud could relate to safety. Whether they do in general, I would have some problem with, I guess.

[*Translation*]

Vous avez prévu cela à l'alinéa 5(1)b), et vous avez ensuite changé les règles au paragraphe 7(2), à savoir que lorsqu'un véhicule provient des États–Unis, il suffit de déclarer que le véhicule sera rendu conforme.

M. McHattie: La justification de la conformité, dont il est question à l'alinéa 5(1)b), exige des rapports d'examen considérables, par exemple. Le fabricant doit pouvoir démontrer qu'un véhicule satisfait à chacune des normes qui sont prescrites.

M. Atkinson: Donc, l'article 5 s'applique à une entreprise?

M. McHattie: En effet. Et l'article 6, à un particulier.

M. Atkinson: Très bien. Je vois. Mais l'article 6 renvoie à l'alinéa 5(1)b).

M. McHattie: C'est juste. En pratique, dans le cas des importations de véhicules par des particuliers, la certification au moyen d'une étiquette apposée par le fabricant sur le véhicule est considérée comme une justification suffisante de la conformité.

M. Atkinson: D'accord. Quel est le but du paragraphe 7(2)? Est–ce uniquement de faciliter les choses à une personne qui veut ramener au Canada un véhicule qu'il a obtenu aux États–Unis? Vous lui demandez de ramener un véhicule qui est en conformité avec les normes réglementaires. Cette mesure a–t–elle uniquement pour but de faciliter les choses à ce particulier?

M. McHattie: Je pense que vous avez raison. L'objectif est de rendre le processus plus facile à appliquer en ce qui concerne les véhicules en provenance des États–Unis.

M. Atkinson: Vous en arrivez alors aux difficultés qu'ont soulevées mes collègues.

M. Wilson: Je pense que c'est peut–être un peu plus compliqué que cela.

M. Atkinson: C'est ce que je cherchais à savoir.

M. Wilson: Cette modalité nous permet de contrôler les véhicules en provenance des États–Unis. Il est reconnu que les véhicules fabriqués selon les normes des États–Unis ressemblent de très près à ceux qui sont fabriqués selon les normes canadiennes. C'est pourquoi nous sommes disposés à considérer ces véhicules différemment de ceux qui sont fabriqués en Europe ou en Asie, par exemple.

Par conséquent, si le paragraphe 7(2) stipule à quel moment ces véhicules peuvent entrer au pays, on peut alors supposer qu'ils entreront effectivement au Canada, et nous pourrons réglementer la façon dont ils sont modifiés, recertifiés et contrôlés. Ce paragraphe existe, en partie, pour permettre l'entrée au Canada de véhicules en provenance des États–Unis. Par contre, son objectif réel est de permettre au gouvernement de contrôler ce processus.

M. Atkinson: Très bien. Mais alors, il y a la question du vol, de la fraude et du transfert de la propriété qui intervient, comme l'indiquaient mes collègues. Je ne pense que votre autorité à cet égard fasse l'ombre d'un doute à une frontière internationale.

M. Wilson: Nous avons quelques doutes, toutefois, quant au pouvoir que nous confère la loi relativement aux questions qui ne sont reliées que de loin, dirons–nous, à la sécurité. Je ne dis pas que le problème des véhicules reconstruits ou que certains aspects de la fraude n'ont rien à voir avec la sécurité. Cela peut–être parfois le cas, mais d'une manière générale, j'en suis moins certain.

[*Texte*]

I think that's why the Americans went to a whole separate set of regulations and laws dealing with title, fraud, and the likes. It was because they had the same problem.

Mr. Atkinson: Just as a throw–away, when a car crosses a provincial boundary, are there any requirements for bonding?

Mr. Wilson: No, there is none at all that I'm aware of. I don't think there are any provinces that require even an inspection of a vehicle crossing a boundary. Quebec does require it, as does Ontario, if it's crossing the boundary for the purpose of sale. In other words, if you're selling your vehicle to someone on the other side, that would then have to be inspected. That's required for vehicles in Ontario. In Quebec, it's only when vehicles are moved across their border for the purposes of sale.

Mr. Atkinson: Okay. I'll move on to Mr. Casey's matter. It's about the creation and the regulation of a separate category. What's your response to him?

Mr. Wilson: We sympathize with that process of expediency that we had to use given the authorities under the old act. That was the only manner.

It became then a question of whether you want to allow vehicles into the country. Certainly, we could see from a safety point of view no reason to keep them out. I remember it was mentioned by someone that we're allowing millions of vehicles into this country every year that are driven by Americans. In fact, we encourage them to come in and drive their vehicles in this country. It would be very difficult to say that there's an inherent major safety problem.

Given that we want to allow that cross–border trade, this was the only means we had to exercise any control over it at all.

Mr. Atkinson: What's your intention in the regulations under this bill?

Mr. Wilson: With regard to standards, certainly at the current time our intention would be to require—as we do now, because I wouldn't want to fool or mislead anybody—that those standards be the same in Canada and the U.S. As I mentioned, that's not practical from the point of view of dealing with an already manufactured and sold vehicle. Then, we would propose some alternatives, as we do with daytime running lights. We would say that instead of meeting the requirements that have been provided under clauses 5 and 6, you can meet a CSA requirement.

The safety provisions of those two requirements are identical. The certification process is different and that's essential because the vehicle's already manufactured.

Mr. Atkinson: In the regulations, do you envisage that you'll have the same set–up with a separate category for U.S. cars?

Mr. Wilson: No, I don't think so, would we?

Mr. McHattie: That's not the way it would be done, I don't think.

[*Traduction*]

Je pense que c'est pour cette raison que les Américains ont préféré adopter toute une série de lois et de règlements distincts en ce qui a trait au titre de propriété, à la fraude et au vol. C'est parce qu'ils avaient le même problème que nous.

M. Atkinson: Simplement à titre de renseignements, lorsqu'un véhicule automobile traverse une frontière provinciale, exige–t–on une caution?

M. Wilson: Non, pas à ma connaissance. Je ne pense pas qu'il y ait une seule province qui exige même l'inspection d'un véhicule qui passe d'une province à l'autre. Le Québec l'exige, tout comme l'Ontario, lorsque le véhicule traverse la frontière dans le but d'être vendu. Autrement dit, si vous vendez votre véhicule à quelqu'un de l'autre côté de la rivière, il devra être inspecté. C'est exigé pour les véhicules en Ontario. Au Québec, l'inspection est exigée uniquement lorsque des véhicules sont ramenés au Québec pour y être vendus.

M. Atkinson: Très bien. Je vais maintenant revenir un peu sur la question de M. Casey. Il propose d'établir une catégorie distincte et de l'inclure dans les règlements. Comment voyez–vous cela?

M. Wilson: Nous n'avons rien contre cet expédient que nous avons dû appliquer, compte tenu des pouvoirs que conférait l'ancienne loi. C'était la seule solution possible.

La question qui se posait alors consistait à déterminer si l'on voulait admettre ces véhicules au Canada. Sur le plan de la sécurité, il ne fait aucun doute que rien ne pouvait l'empêcher. Je me souviens que quelqu'un a mentionné que nous permettons chaque année à des millions de véhicules qui sont conduits par des Américains d'entrer au Canada. En fait, nous encourageons même les Américains à venir dans notre pays et à y conduire leurs véhicules. On pourrait très facilement prétendre qu'il y a là un problème de sécurité important.

Compte tenu du fait que nous voulons permettre ce commerce transfrontalier, c'était le seul moyen qui nous donnait un certain contrôle.

M. Atkinson: Quelle est votre intention à cet égard, pour ce qui est des règlements qui découleront du projet de loi?

M. Wilson: En ce qui a trait aux normes, à l'heure actuelle, nous voudrions exiger—comme nous le faisons actuellement, car je ne voudrais pas induire qui que ce soit en erreur—que ces normes soient les mêmes au Canada et aux États–Unis. Ainsi que je l'ai mentionné, cela s'applique difficilement aux véhicules qui sont déjà fabriqués et vendus. Dans le cas de ces véhicules, nous proposerions d'autres solutions, comme nous l'avons fait dans le cas de l'auto–allumage des phares. Plutôt que de satisfaire aux exigences qui sont présentées aux articles 5 et 6, nous demanderions que les véhicules satisfassent aux exigences de l'ACNOR.

Les dispositions concernant la sécurité sont identiques. Le processus de certification est différent, ce qui est essentiel, puisque le véhicule est déjà fabriqué.

M. Atkinson: Dans les règlements, prévoyez–vous que les dispositions seront les mêmes pour tous les véhicules, et qu'il y aura une catégorie distincte pour les véhicules provenant des États–Unis?

M. Wilson: Non, je ne le pense pas.

M. McHattie: Je ne pense pas que nous procéderons ainsi.

[*Text*]

Mr. Wilson: We wouldn't have a class called U.S. vehicles, would we?

Mr. McHattie: It's one of the ways it could be done but it could also be incorporated right into the standard.

• 1220

Mr. Wilson: I think the intent is to put it right in the standard rather than putting it as a separate class of vehicle.

Mr. Atkinson: As I understand Mr. Casey's point, that's what he's asking for.

Mr. Wilson: It doesn't accomplish fully what he wants. What the standard could say is that for vehicles manufactured in this country it has to follow this process and for those imported under subclause 7(2) it could follow that process. That would be the difference.

Mr. Atkinson: Mr. Casey and I take it as saying that he just wants them to have the same standards.

Mr. Wilson: One way of doing that would be to say that you could do it either this way or that way and then the domestic manufacturers would have the same option that an individual importer would have. That would meet Mr. Casey's requirements. I don't see daytime running lights as a major problem. When it comes to odometers, it becomes more difficult to deal with.

The point has been made that it's not fair that American specification vehicles don't have to meet the same standards as Canadian specifications. The cost actually to the original purchaser of that vehicle, which is reflected in used car prices, one assumes, is identical. A metric odometer costs the same as an English–unit odometer, and if you impose a further requirement to change it, then you are doubling the cost for a vehicle coming from the U.S. for, in our opinion, very minor safety benefits.

You would be faced with a choice, then, from a regulatory point of view. We haven't made that assessment fully and obviously the final decision would be made by others and not by us. You could offer the manufacturers a choice of a metric or English–unit odometer or you could require that all odometers be changed and therefore become metric or you could remove odometers from the legislation altogether and say it is not a significant safety issue. We'd be faced with those three choices.

Mr. Keyes: I want to touch on the bigger picture. Mr. Wilson, how much of the regulatory process has been completed by the department to date?

Mr. Wilson: All the substantive regulations have been done. These are all the ones that work for conversions — particularly the Motor Vehicle Tire Safety Act — into this bill and so on. Those have all been done but those are the procedural ones. The most critical ones that deal with importation have not been done.

Mr. Keyes: However, the majority of them have.

Mr. Wilson: The majority of them have been done, yes.

[*Translation*]

M. Wilson: Nous n'aurons pas de catégorie pour les véhicules en provenant des États–Unis, n'est–ce pas?

M. McHattie: Ce serait une façon de faire, mais on pourrait aussi prévoir le cas des véhicules en provenance des États–Unis directement dans la norme.

M. Wilson: Je pense que l'intention est de prévoir cette catégorie directement dans la norme, plutôt que d'en faire une catégorie distincte de véhicule.

M. Atkinson: C'est ce que propose M. Casey, si je comprends bien.

M. Wilson: Cela ne répond pas complètement à ce qu'il demande. Il pourrait être stipulé, dans la norme, que pour les véhicules fabriqués dans tel pays, il faut appliquer ce processus, et pour les véhicules importés en vertu du paragraphe 7(2), il faut suivre l'autre processus. Ce serait la différence dans l'application.

M. Atkinson: M. Casey et moi voudrions tout simplement que les véhicules satisfassent tous à la même norme.

M. Wilson: Une solution consisterait à dire qu'il faut appliquer tel processus à tel genre de véhicule, et que les fabricants canadiens auraient le même choix qu'un importateur individuel. Cela satisferait aux exigences de M. Casey. Je n'ai pas l'impression que l'auto–allumage des phares constitue un problème tellement important. Pour ce qui est des odomètres, c'est peut–être un peu plus difficile.

On a fait valoir qu'il n'est pas juste que les véhicules américains n'aient pas à satisfaire aux mêmes normes que les véhicules canadiens. On suppose que le prix est le même pour le premier acheteur d'un véhicule. Un odomètre métrique coûte le même prix qu'un odomètre en mesures anglaises, et si l'on impose de le changer, cela équivaut à en doubler le prix pour un véhicule en provenance des États–Unis, et ce, selon nous, pour un avantage infime sur le plan de la sécurité.

Il y aurait donc un choix à faire sur le plan de la réglementation. Nous n'avons pas complètement évalué le problème et, évidemment, la décision finale à cet égard ne nous appartient pas. Vous pourriez permettre aux fabricants d'installer un odomètre métrique ou un odomètre en mesures anglaises, vous pourriez exiger que tous les odomètres soient changés, et qu'ils soient, par conséquent, tous métriques, ou vous pourriez éliminer de la loi tout ce qui se rapporte aux odomètres, en disant que cela n'est pas un élément important sur le plan de la sécurité. Ce sont donc là les trois choix possibles.

M. Keyes: Permettez–moi de vous poser quelques questions de caractère un peu plus général. Monsieur Wilson, où en est le ministère pour ce qui est de la rédaction des règlements?

M. Wilson: Tous les règlements de fond sont rédigés. Il s'agit des règlements qui ont trait à l'intégration de la législation — notamment la Loi sur la sécurité des pneus de véhicules automobiles — dans ce projet de loi. La rédaction de tous ces règlements est terminée, mais cela concerne les procédures. Ceux qui ont trait à l'importation, les règlements les plus critiques, ne sont pas encore terminés.

M. Keyes: La majorité l'est, toutefois.

M. Wilson: Oui, la majorité d'entre eux sont déjà rédigés.

[*Texte*]

Mr. Keyes: Between yourself and Ms Desjardins–Chase, you've had a lot of experience with all this stuff. How many times have you known any committee to be presented with both the regulations and the legislation on any bill? It has happened, isn't that correct? It's seldom but it has happened.

Mr. Wilson: We would need a decision, of course. Before we could do that, we need some decisions, such as on the importation question. We still have these options depending on which way the legislation went. It's the same as for the procedures. We've been wrestling with the people in the private sector like the automotive industry and others as to which is the best way to control it. Until those decisions are made, we are unable to produce the regulations. I have to admit that we've been letting that consultation process drag on knowing that we haven't got an act anyway so it really isn't that critical. You are saying that from your point of view it is critical.

Ms Desjardins–Chase: I wouldn't want to mislead anyone. Most of our regulations and standards that we have in place today will fit into Bill S–8. It is transferable. It is only for these various issues that have been questioned around the table that we have not written the final regulations. We don't want to mislead you that now we're starting the bill that we have to do regulations. We have to do specific regulations based on some of the issues that you have been bringing up to us on importation, for example.

• 1225

Mr. Angus: Let's say the committee completes it work this week and we do clause by clause study on Thursday. Assume that the government can provide House time and you get it by the end of April. When would you feel confident that you would have the regulations ready to be published?

Mr. Wilson: Three to four months.

Mr. Angus: Okay. Would the department be willing, given the degree of attention this committee has placed on clause 7, to come back to this committee with the draft regulations—assuming there's a committee to consult—prior to publishing? This is so that we can see whether in fact you have translated the concerns that have been raised by witnesses and by us in a way that's acceptable to the committee.

Ms Desjardins–Chase: Yes, I think we could do that.

Mr. Angus: You used the words, "I think".

Ms Desjardins–Chase: Well, it would depend upon—

Mr. Angus: We use those words a lot, too.

Ms Desjardins–Chase: No, if the committee's sitting and there is no major problem with the deadline, I think we would have no difficulty in coming back to the committee and tabling them to you and demonstrating what is in the regulations prior to publication.

Mr. Angus: Assuming that happened, would you be willing to modify them if the committee found that they were not quite up to our expectations?

[*Traduction*]

M. Keyes: Vous et M^me^ Desjardins–Chase avez beaucoup d'expérience dans ce domaine. Combien de fois est–il arrivé, à votre connaissance, que les règlements découlant d'un projet de loi aient été présentés à un comité? Cela s'est déjà produit, n'est–ce pas? Rarement, mais cela est déjà arrivé.

M. Wilson: Il faudrait que quelqu'un le décide, évidemment. Avant de pouvoir le faire, il faudrait que certaines décisions soient prises, notamment au sujet de l'importation des véhicules. Il reste encore des choix à faire, selon ce que prévoira la loi. C'est le même cas que pour les procédures. Nous avons discuté avec des gens du secteur privé, des gens de l'industrie automobile et d'autres secteurs, quant à la meilleure façon de contrôler cela. Nous ne pouvons pas produire les règlements tant que ces décisions n'auront pas été prises. Je dois avouer que nous avons permis à ce processus de consultation de se prolonger, sachant que la loi n'est pas encore adoptée. La situation n'est donc pas encore vraiment critique. Mais de votre côté, vous dites qu'elle l'est.

Mme Desjardins–Chase: Je ne voudrais pas induire qui que ce soit en erreur. La plupart des règlements et des normes que nous avons aujourd'hui conviendront au projet de loi S–8. Ils sont transférables. Il n'y a que pour les différentes questions dont on a discuté ici aujourd'hui que les règlements définitifs ne sont pas encore rédigés. Nous ne voulons pas vous donner l'impression que maintenant que l'on commence à examiner le projet de loi, il faut que nous commencions à rédiger les règlements. Nous devons rédiger un certain nombre de règlements particuliers en nous inspirant de quelques–unes des observations au sujet de l'importation, par exemple.

M. Angus: Supposons que le comité termine son examen cette semaine, et que nous entreprenions l'étude article par article du projet de loi jeudi. Supposons aussi que le gouvernement ait le temps d'adopter le projet de loi, et que vous l'obteniez à la fin d'avril. Combien de temps faudrait–il pour que les règlements puissent être publiés à partir de ce moment–là?

M. Wilson: De trois à quatre mois.

M. Angus: Très bien. Le ministère consentirait–il, compte tenu de l'attention que le présent comité a accordé à l'article 7, à revenir devant lui avec l'ébauche des règlements—en supposant qu'il y ait encore un comité à consulter—avant la publication? Cela aura uniquement pour but de vérifier si vous avez bien traduit les inquiétudes que nous avons soulevées, et qu'ont manifesté aussi un certain nombre de témoins.

Mme Desjardins–Chase: Oui, je pense que nous pourrions faire cela.

M. Angus: Vous avez dit «je pense».

Mme Desjardins–Chase: Tout dépendrait. . .

M. Angus: Nous utilisons beaucoup ces deux mots, nous aussi.

Mme Desjardins–Chase: Non, si le comité siège toujours, et que l'échéance ne pose pas vraiment de problème, je pense qu'il n'y aura aucune difficulté à ce que nous revenions devant le comité afin de vous présenter les règlements en question et de vous expliquer de quoi il retourne avant leur publication.

M. Angus: En supposant que cela soit possible, consentiriez–vous à les modifier si le comité était d'avis qu'ils ne satisfont pas tout à fait à ses attentes?

[*Text*]

Ms Desjardins–Chase: Once we publish in *Canada Gazette*, we are always able to change them and do change them as well. That would be an input to the regulations.

Mr. Angus: We were talking about—

Ms Desjardins–Chase: We'd come here before.

Mr. Angus: Yes. Okay. I thank you for that response.

Let me go to the provisional procedures. Number 2 says: that the system could be linked to existing manufacturers' dealer networks established independently under a third party contracted to Transport Canada or be a combination of these options.

In most major cities, that's no problem. However, if you get up into Red Lake or Ear Falls and all the smaller communities and even the not–so–small communities, we do not have every manufacturer with a dealer representative. We have a lot of service stations. We don't want to put people in the position of having to go to the Thunder Bays or the Hamiltons or Winnipegs in order to get the certification done.

Mr. Richardson: Those are big cities?

Mr. Angus: Big cities, yes. Does this wording prevent the use of the small–town garage as the certifier?

Mr. Wilson: It certainly could. We think there are probably three options available to us or maybe two basic options.

One is what you just covered. It's putting the recertification and modification process in the hands of the original manufacturers. After all, who knows better what has to be done to the vehicle and how to do it and how to ensure that the safest conversion is undertaken?

Of course, it automatically gets into the defect notification process, and many of the companies have in essence offered to extend the warranty to Canadian vehicles. That's a plus.

The downside is exactly the one you mentioned. They aren't everywhere. A lot of the people who go to the U.S. to buy cars are doing it to get away from those very people that we would be putting them back in the hands of.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Wilson: That's the downside of that one. Some of the companies have said they'll authorize people in those areas where they don't have representatives and some of the companies have said they won't, I might say. Some have said they were prepared, particularly the companies that don't have as extensive a dealer network.

If you went the other way, which is more akin to the way the U.S. has gone, you would authorize some network of certifiers. In the U.S., as was mentioned, I've seen three different figures listing 6, 8 or 10 registered importers. That may even be a bigger problem. There are even fewer of them.

[*Translation*]

Mme Desjardins–Chase: Une fois les règlements Publiés dans la *Gazette du Canada*, nous pouvons toujours les modifier, et nous le faisons, en pratique. Il s'agirait simplement de modifications que l'on apporterait aux règlements.

M. Angus: Nous discutions de. . .

Mme Desjardins–Chase: Mais, nous viendrions vous les soumettre avant.

M. Angus: Oui. D'accord. Je vous remercie de cette réponse.

Parlons un peu des procédures provisoires. Au deuxième article, on dit que le système pourrait être lié aux réseaux existants des concessionnaires, établis de façon indépendante, aux termes d'un contrat de tierce partie auprès de Transports Canada, ou être une combinaison de ces options.

Dans la plupart des grandes villes, cela ne pose aucune difficulté. Toutefois, dans le cas de municipalités comme Red Lake, ou Ear Falls, et de toutes les petites localités, et même les localités qui ne sont pas si petites que cela, tous les fabricants de véhicules automobiles. N'ont pas toujours de concessionnaire. Par contre, nous avons beaucoup de stations–services. Nous ne voulons pas obliger les gens à se rendre dans tous les Thunder Bays, Hamilton ou Winnipeg pour obtenir la certification de leurs véhicules.

M. Richardson: C'est ce que vous appelez des grands centres?

M. Angus: Des grands centres, oui. La formulation utilisée dans le projet de loi empêche–t–elle d'utiliser le garage d'une petite municipalité pour certifier les véhicules automobiles?

M. Wilson: C'est fort possible. Nous pensons qu'il y a probablement trois possibilités qui s'offrent, ou peut–être deux solutions possible.

L'une d'elle est celle que vous venez tout juste de mentionner. Il s'agit de confier le processus de la certification et de la modification des véhicules au fabricant. Après tout, qui sait mieux que lui quelles modification il faut apporter, comment les effectuer et comment veiller à ce que la conversion la plus sécuritaire soit faite?

Évidemment, cela nous ramène automatiquement au processus des avis de défaut, et un grand nombre de fabricants ont offert d'étendre leur garantie aux véhicules canadiens. C'est un avantage.

Par contre, l'inconvénient est celui que vous avez indiqué. Les grands fabricants d'automobiles n'ont pas de concessionnaires partout. Bien des gens qui vont acheter un véhicule automobile aux États–Unis le font précisément pour éviter de traiter avec les concessionnaires dans les filets desquels nous les remettrions.

M. Angus: Oui.

M. Wilson: Oui, c'est l'inconvénient que présente cette solution. Certains fabricants ont dit qu'ils autoriseraient des gens dans les régions où ils ne sont pas représentés, Mais certains autres ont refusé. Ceux qui se sont montrés disposés à le faire sont notamment les fabricants dont le réseau de concessionnaires n'est pas tellement étendu.

Si vous adoptiez l'autre solution, qui s'apparenterait davantage à celle que l'on a retenue aux États–Unis, vous autoriseriez la création d'une espèce de réseau de techniciens en certification. Pour les États–Unis, comme je l'ai mentionné, j'ai eu trois chiffres différents pour le nombre d'importateurs enregistrés: 6, 8 ou 10 importateurs. Cela peut entraîner un problème encore plus important. Il y en a peut–être encore moins que cela.

[*Texte*]

Mr. Angus: Yes, I wouldn't want to go that route.

Mr. Wilson: No. We had proposed an umbrella organization. There were a couple suggested to you during your witness hearing. The National Automobile League said they could do that. The Canadian Automobile Association has offered. It was encouraging for us to hear that there may be some bidders if we put that out to... That was the process that Price Waterhouse examined for us. Then, they could certify corner garage stations around the country to do that kind of inspection.

• 1230

One of the responsibilities of that central certifier, the person who runs that program, would be to establish criteria and make sure that the people doing that are competent and could exactly pick up the things that you mentioned about rebuilt vehicles. That's the way we're leaning, I guess, right now.

One of our concerns is that you have to have—this is contrary to the wishes of some people—a big enough number of vehicles coming in to make it viable to run the system so that they recover the costs of running it from the importer.

Mr. Angus: Item number three says: "where compliance with the U.S. or Canadian standards is unsubstantiated". Do you really mean that, as opposed to being impossible to have them comply? It's confusing to me.

Mr. Wilson: Let me introduce you to Barry Kershaw, who's our director of enforcement. Importation falls within that area. He would have to make the system work.

Mr. Barry Kershaw (Director of Enforcement, Department of Transport): At the present time the United States, for things like recreational vehicles, have the same standards as Canada; however, their enforcement practices are different. We require the company to prove that it has tested all of the vehicles to the standards.

The United States accept what they call "best effort". In other words, the person has done the analysis and said, yes, this thing is okay. We have a problem. It's cheaper to build a vehicle in the United States to a "best effort" standard than it is to build one in Canada to a standard that says you must test to prove compliance.

Consequently, what we have done is to restrict importation to those U.S. vehicles that in fact have done the same testing as a Canadian company has provided to do. So if they do not have records of testing or if their compliance is unsubstantiated for our requirements in Canada, then we don't allow these vehicles to be imported.

Mr. Angus: Do the U.S. authorities require the seals on the odometers, as we do?

Mr. Kershaw: The odometers are required to be tamper–proof in both countries, yes.

The Chairman: I want to thank the officials from the Department of Transport for appearing before the committee again. It's been most informative.

[*Traduction*]

M. Angus: Oui, je ne voudrais pas adopter cette solution.

M. Wilson: Non. Nous avions proposé un organisme–parapluie. Il y en a un ou deux qui ont été mentionnés au cours de vos audiences. La National Automobile League a dit qu'elle pourrait le faire. L'Association canadienne des automobilistes a aussi offert ses services. Nous avons trouvé encourageant qu'il y ait des groupes qui soient intéressés à s'occuper de cela si nous le demandons... Nous avons demandé à Price Waterhouse d'examiner ce processus. Le groupe en question pourrait ensuite autoriser des stations–services dans l'ensemble du pays à faire de telles inspections.

L'une des charges du responsable de ce programme de certification centrale, serait de déterminer les critères à appliquer et de veiller à la compétence de ceux qui les appliques. Cet organisme–parapluie pourrait justement faire les vérifications dont vous avez parlé au sujet des véhicules remis à neuf. C'est du moins ce que je pense maintenant.

Contrairement à ce que veulent bien des gens, il faudrait, à notre avis, qu'il y ait un nombre suffisant de véhicules importés pour que le système soit rentable et que les coûts en soient récupérés auprès de l'importateur.

M. Angus: Au numéro trois, on dit: «Là où l'observation des normes américaines ou canadiennes n'est pas prouvée». Est–ce que c'est là vraiment ce que vous voulez dire, plutôt que de parler de l'impossibilité de faire observer les normes? Ce n'est pas clair.

M. Wilson: Permettez–moi de vous présenter Barry Kershaw, responsable de l'application des règlements. Les questions de réglementation relèvent de sa compétence; ce serait à lui de faire fonctionner le système.

M. Barry Kershaw (directeur, Activités relatives à la sécurité des véhicules et de l'énergie, ministère des Transports): Actuellement, aux États–Unis, les normes sont les mêmes qu'au Canada pour les véhicules de loisir, par exemple. L'application du règlement se fait toutefois différemment. Nous exigeons du fabricant la preuve que tous les véhicules ont fait l'objet d'essais pour prouver qu'ils respectent les normes.

Aux États–Unis, on accepte de croire que le fabricant a fait les «efforts voulus». Autrement dit, qu'il a fait les analyses et conclu que le véhicule était conforme. Cela cause un problème. Il en coûte moins cher de fabriquer un véhicule aux États–Unis, en faisant «les efforts voulus» par rapport à une norme, que de le fabriquer au Canada, où il faut prouver par des essais que le véhicule est conforme à la norme.

Nous avons donc restreint les importations aux véhicules américains qui doivent faire l'objet des mêmes essais là–bas qu'au Canada. S'il n'y a pas de document qui prouve que les essais ont été effectués, ou si la conformité n'est pas prouvée par rapport aux exigences canadiennes, l'importation des véhicules est interdite.

M. Angus: Les autorités américaines exigent–elles que les odomètres soient scellés, comme nous le faisons?

M. kershaw: Ils doivent être inviolables dans les deux pays, oui.

Le président: Je tiens à remercier les fonctionnaires du ministère des Transports qui ont de nouveau comparu devant notre comité. La séance a été instructive.

[*Text*]

There will be an in camera meeting in this room this afternoon at 3:30 to deal with several issues.

This meeting is adjourned.

[*Translation*]

À 15h30, nous tiendrons une séance à huis-clos pour aborder divers sujets.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Friends of the Earth:

Jeremy Byatt, Senior Campaign Coordinator.

From STOP Inc.:

Bruce Walker, Director of Research.

From Transport Canada:

Micheline Desjardins–Chase, Assistant Deputy Minister, Surface;

Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects.

TÉMOINS

Des Ami(e)s de la Terre:

Jeremy Byatt, Coordonnateur principal de campagne.

De «STOP Inc.»:

Bruce Walker, Directeur de la recherche.

De Transports Canada:

Micheline Desjardins–Chase, Sous–ministre adjoint, Surface;

Chris Wilson, Directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

Malcolm McHattie, Chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Governm
Publicat

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Tuesday, March 16, 1993
Thursday, March 18, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 33

Le mardi 16 mars 1993
Le jeudi 18 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Future Business

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 18, 1993, consideration of Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act

Clause by Clause Consideration

CONCERNANT:

Travaux futurs

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 18 février 1993, examen du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile

Étude article par article

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25491—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 16, 1993
(48)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 237–C, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Lee Richardson.

Acting Member present: Ross Reid for Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

The Committee proceeded to consider its future business.

At 4:45 o'clock p.m., the Chairman called a recess.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee resumed its deliberations.

At 5:15 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, MARCH 18, 1993
(49)

The Standing Committee on Transport met at 10:00 o'clock a.m. this day, in Room 237–C, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Robert Porter for Gilbert Chartrand.

Other Member present: William Casey.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Public Bills Office:* Marc Bosc, Clerk of Legislative Committees.

Witnesses: From Transport Canada: Micheline Desjardins–Chase, Assistant Deputy Minister, Surface; Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on February 19, 1993, the Committee proceeded to a clause by clause consideration of Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Issue No. 28, February 25, 1993*).

Clause 1 stood.

Clause 2 carried.

On Clause 3

Iain Angus moved, — That Bill S–8 be amended by adding immediately after line 6 on page 3 of the following:

"3(1) Where a vehicle to which a national safety mark has been applied in accordance with this Act is modified beyond the manufacturer's original specifications, the person who modifies the vehicle shall, either before or upon completion of the modification, remove the safety mark from the vehicle."

PROCÈS–VERBAUX

LE MARDI 16 MARS 1993
(48)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 45, dans la salle 237–C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Ross Reid remplace Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

À 16 h 45, le président suspend la séance.

À 16 h 55, le Comité reprend ses travaux.

À 17 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 18 MARS 1993
(49)

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 heures, dans la salle 237–C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Robert Porter remplace Gilbert Chartrand.

Autre député présent: William Casey.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des projets de loi d'intérêt public:* Marc Bosc, greffier de comité législatif.

Témoins: De Transports Canada: Micheline Desjardins–Chase, sous–ministre adjointe, Surface; Chris Wilson, directeur général, Sécurité routière et réglementation automobile; Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

En conformité de l'ordre de renvoi adopté par la Chambre le 19 février 1993, le Comité entreprend l'étude détaillée du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile (*voir les Procès–verbaux et témoignages du 25 février 1993, fascicule n° 28*).

L'article 1 est reporté.

L'article 2 est adopté.

Article 3

Iain Angus propose, — Que le projet de loi S–8 soit modifié en ajoutant après la ligne 5, à la page 3, ce qui suit:

«3(1) La personne qui modifie un véhicule auquel une marque nationale de sécurité a été apposée conformément à la présente loi de sorte que le véhicule ne corresponde plus aux devis originaux du fabricant doit enlever cette marque du véhicule avant de modifier le véhicule ou après avoir terminé de le faire.»

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 3 carried.

Clause 4 carried.

Clause 5 carried.

On Clause 6

Iain Angus moved, — That Bill S–8 be amended by adding immediately after line 4 on page 5 the following:

"6(1) No person shall import a vehicle into Canada from a country where the person knows that a government body or agency of that country has declared the vehicle to be a write–off."

The question being put on the amendment, it was negatived.

Clause 6 carried.

On Clause 7

Iain Angus moved, — That Clause 7 be amended by striking out lines 21 to 33 on page 5 and substituting the following:

"(2) Except as otherwise provided by the regulations, a vehicle that has been sold at the retail level in the United States and that fails to satisfy an applicable requirement of section 5 or 6 may be imported in Canada notwithstanding that section if the person importing the vehicle:

(a) makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration under the laws of a province, the vehicle will be made to conform to that requirement or to any alternative requirement prescribed for the purposes of this subsection; and

(b) where required by the Minister, posts a bond in a prescribed amount."

And debate arising thereon, by unanimous consent, the amendment was withdrawn.

Clause 7 stood.

Clause 8 carried.

Clause 9 carried.

Clause 10 carried.

Clause 11 carried.

Clause 12 carried.

Clause 13 carried.

Clause 14 carried.

Clause 15 carried.

Clause 16 carried.

Clause 17 carried.

Clause 18 carried.

Clause 19 carried.

Clause 20 carried.

Clause 21 carried.

Clause 22 carried.

Clause 23 carried.

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 3 est adopté.

L'article 4 est adopté.

L'article 5 est adopté.

Article 6

Iain Angus propose, — Que le projet de loi S–8 soit modifié en ajoutant après la ligne 5, à la page 5, ce qui suit:

«6(1) Il est interdit d'importer de l'étranger un véhicule que l'importateur sait avoir été déclaré rejeté par le gouvernement ou un organisme gouvernemental du pays d'origine.

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

L'article 6 est adopté.

Article 7

Iain Angus propose, — Que l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 18 à 29, à la page 5, par ce qui suit:

«(2) Sauf disposition contraire prévue par règlement et par dérogation aux articles 5 et 6, un véhicule vendu au détail aux États–Unis et non conforme à l'une de leurs prescriptions peut être importé si l'importateur satisfait aux conditions suivantes:

a) il déclare, selon les modalités réglementaires que, avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription ou à toute disposition substitutive prise par règlement d'application du présent paragraphe;

b) il souscrit, à la demande du ministre, un cautionnement d'exécution du montant prescrit.»

Après débat, avec le consentement unanime, l'amendement est retiré.

L'article 7 est réservé.

L'article 8 est adopté.

L'article 9 est adopté.

L'article 10 est adopté.

L'article 11 est adopté.

L'article 12 est adopté.

L'article 13 est adopté.

L'article 14 est adopté.

L'article 15 est adopté.

L'article 16 est adopté.

L'article 17 est adopté.

L'article 18 est adopté.

L'article 19 est adopté.

L'article 20 est adopté.

L'article 21 est adopté.

L'article 22 est adopté.

L'article 23 est adopté.

Clause 24 carried.

On Clause 7

Iain Angus moved, — That Clause 7 be amended by adding immediately after line 33 on page 5 the following:

"(2.1) Where a person makes a declaration under subsection (2) in respect of a vehicle, a prescribed person shall immediately inform the appropriate provincial licensing authority of the importation of that vehicle into Canada."

The question being put on the amendment, it was negativated.

Iain Angus proposed to move, — That Clause 7 be amended by adding immediately after line 44 on page 5 the following:

"(3.1) Every person who makes a declaration referred to in subsection (2) in respect of a vehicle shall, at the time the vehicle is presented for registration under the laws of a province, present proof that the person has complied with the terms of that declaration."

CHAIRMAN'S RULING

The proposed amendment would impose conditions on the application of laws that are under provincial jurisdiction. For this reason, I rule that this amendment goes beyond the scope of the bill and refer to Beauchesnes's Sixth Edition, citation 698(1) which states:

"An amendment is out of order if it is irrelevant to the Bill, beyond its scope or governed by or dependent upon amendments already negatived."

At 11:02 o'clock a.m., the Chairman called a recess.

At 11:23 o'clock a.m., the Committee resumed its deliberations.

On Clause 7

On motion of Lee Richardson, it was agreed, — That Clause 7 of Bill S–8 be amended by striking out lines 30 to 33 on page 5 and substituting the following:

"the laws of a province, the vehicle

(a) will be made to conform to that requirement; and

(b) will be certified in the prescribed form and manner to so conform by a person designated by the regulations."

On Motion of Geoff Wilson, it was agreed, — That Clause 7 of Bill S–8 be amended by adding, immediately after line 44 on page 5, the following:

"(4) A vehicle that is imported into Canada must conform to the standard prescribed for the class of equivalent non–imported vehicle, or made to conform to this standard prior to the presentation for registration under the laws of a province."

Clause 7, as amended, carried.

Clause 1 carried.

The title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered, — That the Chairman report the Bill, as amended, to the House.

L'article 24 est adopté.

Article 7

Iain Angus propose que l'article 7 soit modifié en ajoutant après la ligne 29, à la page 5, ce qui suit:

«(2.1) Dans le cas où une personne fait la déclaration visée au paragraphe (2) à l'égard d'un véhicule, une personne que les règlements déterminent prévient sans délai l'organisme responsable de l'immatriculation des véhicules pour la province en cause de l'importation du véhicule au Canada.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

Iain Angus propose que l'article 7 soit modifié en ajoutant après la ligne 41, à la page 5, ce qui suit:

«(3.1) La personne qui a fait la déclaration visée au paragraphe (2) à l'égard d'un véhicule soumet, lors de la présentation du véhicule à l'immatriculation sous le régime des lois d'une province, la preuve qu'elle a respecté les conditions mentionnées dans la déclaration.»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

L'amendement proposé impose des conditions à l'application de lois qui sont de compétence provinciale. De ce fait, l'amendement dépasse la portée du projet de loi à l'étude, et je vous renvoie à ce sujet au commentaire 698(1) de Beauchesne, sixième édition:

«Il est interdit au président de recevoir un amendement: 1) s'il ne se rapporte pas au projet de loi, s'il en dépasse la portée, s'il s'inspire ou dépend d'amendements déjà rejetés.»

À 11 h 02, le président suspend la séance.

À 11 h 23, le Comité reprend ses travaux.

Article 7

Sur motion de Lee Richardson, il est convenu, — Que l'article 7 soit modifié en remplaçant les lignes 27 à 29, à la page 5, par ce qui suit:

«sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement.»

Sur motion de Geoff Wilson, il est convenu, — Que l'article 7 soit modifié en ajoutant après la ligne 40, à la page 5, par ce qui suit:

«(4) un véhicule qui est importé au Canada doit se conformer à la norme prescrite pour la catégorie équivalente de véhicules non importés, ou être conforme à cette norme avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province.»

L'article 7, modifié, est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi, modifié, est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport du projet de loi, modifié, à la Chambre.

At 11:45 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

À 11 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, March 18, 1993

• 1003

The Chairman: I call this meeting to order.

As the committee will recall, at the end of the last meeting we agreed, through a motion, to ask Mr. Rivard to appear. Unfortunately, Mr. Rivard encountered some medical problems, and I understand he has been admitted to the hospital for tests. I am advised that the government is anxious to have the appointment ratified as quickly as possible, but I'm in your hands as to how we should proceed from here.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, I think the first thing the committee should do is send Mr. Rivard a "get well soon" card and hope that everything turns out okay.

Secondly, I believe it is still the responsibility of this committee to have Mr. Rivard appear before us, so although the motion we adopted at the last meeting is no longer operative because he is physically unable to be here, once Mr. Rivard is out of hospital and ready to come before us, you should arrange an appropriate time for him to appear before the committee.

• 1005

Mr. Manley (Ottawa South): Mr. Chairman, I agree with that. The only thing I would add is to ask that we please get the chairman of VIA Rail in as soon as possible.

The Chairman: Okay, let's do that. I will ask the officials to keep me advised as to Mr. Rivard's condition and advise them of the committee's. . . I assume it is acceptable to the government side that he appear before the committee as soon as possible. I will also ask them to ask the new chairman of VIA Rail to appear before the committee, hopefully as early as next week. Is that acceptable?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay. With the concurrence of the committee, I will proceed with Bill S–8. We can move on to clause–by–clause consideration.

Mr. Angus: Mr. Chairman, while we're waiting to start, I would like to offer a suggestion as to how we proceed today. With the exception of those clauses where amendments are being offered, we should just pass a motion adopting all of the other clauses, rather than having to go through each one. We could just do it once.

The Chairman: I certainly would be in agreement with that, provided we have concurrence. Does the official opposition agree with Mr. Angus' suggestion?

An hon. member: Mr. Chairman, we missed it.

Mr. Angus: I suggested that with the exception of those clauses where there are amendments, with one motion we just pass the rest of the clauses rather than going through each one. Then we would just deal with those clauses where there are separate amendments.

The Chairman: The clerk advises me that we can do that procedurally, provided we do deal with clause 1 as a separate item.

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 18 mars 1993

Le président: La séance est ouverte.

Les membres du comité se rappellent qu'à la fin de la dernière réunion, nous avons adopté une motion pour demander à M. Rivard de comparaître. M. Rivard a malheureusement des problèmes de santé, et je crois savoir qu'il a été hospitalisé pour subir des tests. On me dit que le gouvernement souhaite vivement que la nomination soit entérinée le plus rapidement possible. C'est toutefois aux membres du comité qu'il incombe de décider comment nous allons procéder.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, tout d'abord, le comité devrait faire parvenir ses voeux de prompt rétablissement à M. Rivard, et espérer que tout ira bien.

Deuxièmement, j'estime que le comité doit quand même demander à M. Rivard de comparaître. Même si la motion que nous avons adoptée à la dernière réunion n'est plus valide, parce que M. Rivard est incapable physiquement de se présenter devant nous, lorsqu'il aura quitté l'hôpital et qu'il sera prêt à venir témoigner, vous devriez fixer avec lui une date de comparution qui nous conviendra à tous.

M. Manley (Ottawa–Sud): Je suis d'accord, monsieur le président. J'ajoute seulement que j'aimerais que nous convoquions le président de VIA Rail le plus rapidement possible.

Le président: Très bien. Je demanderai aux fonctionnaires de me tenir au courant de l'état de M. Rivard, et je les informerai de la décision du comité. . . Je suppose que les députés du gouvernement sont d'accord pour que M. Rivard comparaisse devant le comité le plus tôt possible. Je leur demanderai aussi de convoquer le nouveau président de VIA Rail, dès la semaine prochaine, je l'espère. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Avec l'assentiment des membres du comité, je passe à l'étude du projet de loi S–8. Nous pouvons aborder l'étude article par article.

M. Angus: Monsieur le président, avant de commencer, j'aimerais vous proposer une façon de procéder aujourd'hui. Au lieu d'aborder chaque article, nous devrions simplement approuver une motion portant adoption de tous les articles, à l'exception de ceux que l'on propose de modifier. Nous pourrions adopter une seule motion.

Le président: D'accord, à condition que les membres du comité y consentent eux aussi. Les représentants de l'opposition officielle sont–ils d'accord avec la proposition de M. Angus?

Une voix: Nous n'avons pas entendu, monsieur le président.

M. Angus: J'ai proposé qu'au lieu d'aborder chaque article, le comité approuve une motion pour adopter tous les articles à l'exception de ceux que l'on propose de modifier. Nous pourrions ensuite aborder seulement ces articles.

Le président: Le greffier m'informe que la procédure nous permet de le faire, à condition d'aborder l'article 1 séparément.

[*Text*]

Mr. Manley: The only hesitation I have, Mr. Chairman, is that I hadn't seen the amendments until this morning, so I don't know which clauses are affected by them. There aren't many clauses.

• 1010

The Chairman: I'm advised that I'm not to call clause 1, that I'm to go directly to clause 2.

Clause 2 agreed to

On clause 3

The Chairman: We have an amendment to clause 3 from Mr. Angus.

Mr. Angus: I move that Bill S–8 be amended by adding immediately after line 6 on page 3 the following:

3.1 Where a vehicle to which a national safety mark has been applied in accordance with this Act is modified beyond the manufacturer's original specifications, the person who modifies the vehicle shall, either before or upon completion of the modification, remove the safety mark from the vehicle.

Mr. Chairman, the bigfoot–type trucks, where people modify them into one of these things with the humungous tires — clearly that goes beyond the design standards of the manufacturer and it's questionable whether or not they're safe. This would provide a minor tool so that upon resale, at least, people would know there was something wrong with it.

The Chairman: I would ask the department officials to comment on that.

Mr. Chris Wilson (Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport): One thing that comes to mind right away is that it would prevent any modifications to vehicles whatsoever, such as cosmetic things like tinted windshields. Perhaps that's not a good example because some people think they're bad too, but it would prevent additional safety items being added to a vehicle and would prevent anybody from improving the safety performance of the vehicle. As well, in most cases we don't know what the original specifications are. I think it would be better to tie it to the original safety standards and regulations rather than to the manufacturer's specifications.

Mr. Manley: What is your reaction to the issue raised by the proposed amendment? In other words, is it really beneficial to have a safety mark on a vehicle that has been modified in a way that might make it less safe or even unsafe? How do you deal with issue Mr. Angus has raised? Do you really want vehicles being resold with a safety mark when they no longer comply with safety standards?

• 1015

Mr. C. Wilson: In the case of imported vehicles, the national safety mark is not applied. The national safety mark is used to control the importation or export across provincial boundaries, so there is in fact no safety mark on imported

[*Translation*]

M. Manley: Ma seule hésitation, monsieur le président, c'est que j'ai reçu les amendements ce matin seulement. Je ne sais donc pas quels articles on veut modifier. Les articles ne sont pas nombreux.

Le président: On me dit que je dois sauter l'article 1 et passer directement à l'article 2.

L'article 2 est adopté

Article 3

Le président: M. Angus propose un amendement à l'article 3.

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi S–8 en ajoutant, immédiatement après la ligne 6, à la page 3, ce qui suit:

3.1 Lorsqu'on modifie les caractéristiques techniques originales d'un véhicule qui porte une marque nationale de sécurité conformément à la présente loi, la personne qui modifie le véhicule en enlève la marque de sécurité avant d'effectuer les modifications, ou après les avoir terminées.

Monsieur le président, les camions de type «bigfoot» sont des camions que l'on a modifiés pour les doter de pneus énormes — ce qui va clairement beaucoup plus loin que les normes techniques du fabricant, et l'on peut s'interroger sur leur sécurité. Cet amendement donnerait au ministère un autre moyen d'informer l'acheteur, au moment de la revente, que le véhicule en question a été modifié.

Le président: Qu'en pensent les représentants du ministère?

M. Chris Wilson (directeur général, Réglementation de la sécurité routière et réglementation automobile, ministère des Transports): Une chose me saute aux yeux: un tel amendement empêcherait d'apporter quelque modification que ce soit aux véhicules, même des modifications cosmétiques comme les pare–brise teintés. L'exemple n'est peut–être pas bien choisi, parce que certains croient que les pare–brise teintés sont mauvais aussi. Une telle disposition empêcherait toutefois d'ajouter d'autres dispositifs de sécurité à un véhicule et interdirait toute amélioration de la sécurité d'un véhicule. En outre, dans la plupart des cas, on ne connaît pas les caractéristiques techniques originales. Il serait préférable de s'en remettre à la réglementation et aux normes de sécurité initiales, plutôt qu'aux caractéristiques techniques du fabricant.

M. Manley: Que pensez–vous de la question soulevée par l'amendement proposé? Autrement dit, est–il vraiment avantageux de laisser une marque de sécurité sur un véhicule qu'on a modifié de façon à le rendre moins sécuritaire, voire dangereux? Comment régler les problèmes soulevés par M. Angus? Voulez–vous vraiment qu'on revende des véhicules qui portent toujours une marque de sécurité, même lorsqu'ils ne sont plus conformes aux normes de sécurité?

M. C. Wilson: On n'appose pas la marque nationale de sécurité sur les véhicules importés. La marque nationale de sécurité sert à contrôler l'importation ou l'exportation interprovinciales. Les véhicules importés ne portent donc pas de

[*Texte*]

vehicles, so this wouldn't affect imported vehicles. In general, what most of the provinces have said is that it is illegal to take a vehicle out of compliance with the motor vehicle safety standards, which accomplishes this.

Amendment negatived

Clauses 3 to 5 inclusive agreed to

On clause 6—*Compliance by all persons importing vehicles*

The Chairman: There is an amendment on clause 6 as moved by Mr. Angus.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that Bill S–8 be amended by adding immediately after line 4 on page 5 the following subclause:

6.(1) No person shall import a vehicle into Canada from a country where the person knows that a government body or agency of that country has declared the vehicle to be a write–off.

Just by way of explanation, Mr. Chairman, this would provide an additional tool to the department to ensure that any vehicle that has been wrecked and recycled in the United States. . .and where that information is provided through vehicle history — perhaps that may be included in the regulations — they can say clearly that this vehicle cannot be brought into Canada.

Mr. Keyes (Hamilton West): Through you to Mr. Angus, Mr. Chairman, through our witnesses who appeared before the committee, we heard there was sometimes a difference between a write–off vis–à–vis the thing being just a mess, totalled with a bent frame, and an economic write–off that says this vehicle just might be fine if an individual were to reconstruct the fender and the hood and replace the engine; the body and everything else is sound for road use.

Would the mover of the motion think that the definition of proposed subclause 6(1) in his amendment might limit that opportunity to import a vehicle that may only be an economic write–off?

Mr. Angus: Mr. Keyes is quite correct that the wording of this motion would preclude what they call the ''water wrecks'' from being imported. I think it's quite appropriate that we prevent any vehicle that has been written off for economic or structural reasons. . .because if we try to narrow it to those where there's been structural damage, that may not show on the records. It may just show that it's been written off. In terms of information purposes, it may be more difficult to determine. So I'm happy with the wording I proposed.

The Chairman: Can I ask the officials to comment, please?

Mr. C. Wilson: We have a couple of problems. One is that we don't apply any similar constraints or restrictions on vehicles within the country, either within provinces or between provinces. Maybe we should. That point's been made, and I believe the provinces are working towards developing a restrictive process. To actually restrict these vehicles simply because they've been written off. . .we have more evidence that a qualified salvage firm and a qualified mechanic can make these vehicles roadworthy and safe again. In both countries, the United States and Canada, that's being done on a regular basis with a large number of vehicles. To establish a separate and unique standard at the border between Canada and the U.S. would seem to us to be unwarranted.

[*Traduction*]

marque de sécurité, et cette disposition ne les affecterait donc pas. En général, la plupart des provinces affirment qu'il est illégal de rendre un véhicule non conforme aux normes de sécurité des véhicules à moteur, ce qui donne le même résultat que l'amendement à l'étude.

L'amendement est rejeté

Les articles 3 à 5 inclusivement sont adoptés

Article 6—*Importation par toute personne d'un véhicule*

Le président: M. Angus propose un amendement à l'article 6.

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie le projet de loi S–8 en ajoutant, immédiatement après la ligne 5 à la page 5, le paragraphe suivant:

6.(1) Il est interdit d'importer un véhicule lorsque l'importateur sait qu'un organisme public du pays d'origine a déclaré le véhicule perte totale.

Je m'explique, monsieur le président: cette disposition donnerait au ministère un autre moyen de déclarer clairement qu'il est interdit d'importer tout véhicule qui a été démoli et recyclé aux États–Unis. . .lorsque les renseignements en question sont contenus dans le dossier du véhicule — on pourrait peut–être le prévoir dans le règlement.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Je m'adresse à M. Angus par votre entremise, monsieur le président. Des témoins nous ont dit qu'il y a parfois une différence entre un véhicule endommagé, au châssis faussé, qui est déclaré perte totale, et la perte totale financière. Dans ce dernier cas, le véhicule en cause peut très bien être utilisable si quelqu'un reconstruit les ailes et le capot, remplace le moteur, et si la carrosserie et tout le reste du véhicule peuvent rouler sans danger.

Le motionnaire croit–il que le paragraphe 6(1) qu'il propose dans son amendement pourrait limiter la possibilité d'importer un véhicule qui a été déclaré perte totale pour des raisons financières seulement?

M. Angus: M. Keyes a tout à fait raison de dire que cette motion empêcherait d'importer ce qu'on appelle des «épaves endommagées par l'eau». Il est à mon avis tout à fait approprié d'empêcher l'importation de tout véhicule déclaré perte totale pour des raisons financières ou structurales. . . parce que si nous essayons de limiter l'interdiction aux véhicules qui ont subi des dommages structuraux, il se peut que ces dommages ne figurent pas au dossier. On peut y indiquer simplement que le véhicule a été déclaré perte totale. Il se peut que les renseignements soient plus difficiles à établir. Le texte que j'ai proposé me satisfait donc.

Le président: Qu'en pensent les représentants du ministère?

M. C. Wilson: Nous avons quelques problèmes. Tout d'abord, nous n'imposons pas de restrictions semblables sur les véhicules au Canada, que soit à l'échelle provinciale ou interprovinciale. Nous devrions peut–être le faire. On l'a déjà dit, et je crois que les provinces sont en train de mettre au point des restrictions. Restreindre l'importation de ces véhicules simplement parce qu'ils ont été déclarés perte totale. . . il est prouvé qu'une entreprise de récupération et des mécaniciens qualifiés peuvent remettre de tels véhicules en état de rouler sans danger. On remet ainsi en état beaucoup de véhicules, tant aux États–Unis qu'au Canada. Il nous semble injustifié d'établir une norme distincte et unique à la frontière canado–américaine.

[*Text*]

• 1020

Amendment negatived

Clause 6 agreed to

On clause 7

The Chairman: Mr. Angus has an amendment to clause 7.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 7 be amended by striking out lines 21 to 33 on page 5 and substituting the following:

(2) Except as otherwise provided by the regulations, a vehicle that has been sold at the retail level in the United States and that fails to satisfy an applicable requirement of section 5 or 6 may be imported into Canada notwithstanding that section if the person importing the vehicle

(a) makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration under the laws of a province, the vehicle will be made to conform to that requirement or to any alternative requirement prescribed for the purposes of this subsection; and

(b) where required by the Minister, posts a bond in a prescribed amount.

Mr. Chairman, the operative phrasing is in paragraph (b). As we heard the last time we met, under the existing draft of Bill S–8, the minister does not have the ability to require a bond for a vehicle that's being imported. We also heard that in most cases asking for a bond would be unfair because most of the cars coming in require only minor modifications, and posting a bond of 150% of the value would be excessive. However, we heard testimony that there may be instances, particularly where the customs official is led to believe the vehicle may be recycled, where it may be appropriate to require a bond. It would be up to the regulations to prescribe under what circumstances the bond would be required, and the amount. So it is continuing the philosophy of enabling legislation as opposed to forcing the government to take a particular stance. It gives them the option of using it should they feel it's appropriate.

Mr. Keyes: Mr. Angus, in paragraph (b) you say "where required by the the Minister, posts a bond in a prescribed amount". Would this entail an expenditure by the government in order to collect, monitor and redistribute the funds of a bond?

Mr. Angus: Obviously an additional workload would be involved, but I would argue that this bill provides for an additional workload in any case. The draft regulations talked about a registrar of some kind, and obviously that will cost money. It may be recovered in terms of the process, but it's certainly provided for in the act. There will be a cost to the consumer. They will have to pay for the bond. We're told that it's $3 or $4 per $1,000 so it's not a horrendous amount of money, but I think it's money we need for protection in case that vehicle is found to have been two vehicles that were welded together in an improper way. So it's for their protection as well as for society's.

[*Translation*]

L'amendement est rejeté

L'article 6 est adopté

Article 7

Le président: M. Angus propose un amendement à l'article 7.

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 7 en retranchant les lignes 18 à 29, à la page 5, et en les remplaçant par ce qui suit:

(2) Sauf disposition contraire prévue par règlement et par dérogation aux articles 5 et 6, un véhicule vendu aux États–Unis et non conforme à l'une de leurs prescriptions peut être importé si l'importateur

a) déclare, selon les modalités réglementaires, que, avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription ou à toute autre disposition substitutive prise par règlement d'application du présent paragraphe;

b) verse, à la demande du ministre, une caution d'un montant prescrit.

Monsieur le président, le texte habilitant se trouve à l'alinéa b). Comme on nous l'a dit à la dernière réunion, la version actuelle du projet de loi S–8 n'autorise pas le ministre à exiger le versement d'une caution à l'égard d'un véhicule importé. On nous a dit aussi qu'il serait injuste, dans la plupart des cas, de demander une caution parce que la plupart des véhicules importés n'ont besoin que de modifications mineures, et qu'il serait exagéré d'exiger une caution équivalent à 150 p. 100 de la valeur du véhicule. Des témoins ont toutefois affirmé qu'il peut être approprié, dans certains cas, d'exiger une caution, particulièrement lorsque l'agent des douanes a lieu de croire que le véhicule pourra être recyclé. C'est la réglementation qui doit prévoir quand il faudra exiger une caution, et le montant de celle–ci. Nous respectons donc ainsi le principe des mesures législatives habilitantes au lieu d'obliger le gouvernement à prendre position. L'amendement permet au gouvernement d'appliquer de telles mesures s'il le juge bon.

M. Keyes: Monsieur Angus, vous dites, à l'alinéa b), «verse, à la demande du ministre, une caution d'un montant prescrit». Cela obligerait–il le gouvernement à dépenser afin de percevoir les cautions, de les suivre et de redistribuer les fonds ainsi perçus?

M. Angus: La charge de travail augmenterait évidemment, mais j'estime que le projet de loi à l'étude l'augmentera de toute façon. Il est question d'un registrateur, dans le projet de règlement, ce qui coûtera bien entendu quelque chose. Le processus permettra peut–être de recouvrer l'argent, mais la loi le prévoit. Il en coûtera quelque chose au consommateur, qui devra payer pour verser la caution. On nous dit qu'il en coûtera 3$ ou 4$ les 1 000$, ce qui n'est pas énorme. Nous avons toutefois besoin de cet argent pour nous protéger au cas où l'on se rendrait compte que le véhicule en cause est constitué de deux véhicules qui ont été mal soudés. Cette disposition vise donc à protéger les intéressés, de même que la société.

[*Texte*]

Mr. Atkinson (St. Catharines): I share my colleague's concern but I would like to see it left to the regulatory process. The wording is there and is probably all right, but if the matter was left to the regulatory process there would not be anybody coming in and making a claim on the process because of the requirements of the act, like going to court and saying there was no bond or whatever. There may be some difficulties.

• 1025

I would like some amendment perhaps, to this clause to put it more in the regulatory process, because that's the intent of the entire bill, to leave a lot of these aspects to the regulatory process.

Mr. Angus: Mr. Chairman, that's actually what I'm trying to do. I have not put in the amendment the amount of the bond or the conditions on which it should be required; that's up to the regulators to do. I think that if we go to the officials they will confirm once again what they told us in committee earlier this week. Under the existing wording of Bill S-8, they do not have the power to require a bond in any circumstances. I'm trying to give them that power in the manner which gives them the freedom to decide how best to apply that power.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Yes, looking at Mr. Angus's clauses, I see that he has captured the essence of what a number of the witnesses have stated. We've been working on the wording and we may have come up with a simpler, more direct wording that would do the same thing and give the department the authority it requires.

Mr. Atkinson: How about if you look at subclause 7(2) and go to line 31, after the word "conform", strike out the words that are there and substitute the words: "and be certified to conform by a prescribed person and in the prescribed form and manner". That's so the text doesn't leave it solely to the minister; it can be delegated to somebody else.

Mr. C. Wilson: We should make that clear, in that I think that wording still does not authorize a bonding. But I would hope that wording would make it clear that there will be a prescribed process, as Mr. Atkinson has said.

If I might just take a moment, the way we would see that process is that we would ask for proposals. We've talked to a couple of the witnesses, actually, who were here and who want to be a part of it. The proposals would ask of the proposers authorized by this amendment how modifications will be made and how they would control the process; in other words, make sure the vehicle doesn't get lost in the system prior to recertification; how title would be cleared; how the contractor, the person who's described in the amendment, would determine the condition of the vehicle—salvage, rebuilt, written off, and so on—how the process will be kept simple, because people have to understand this process; how much the process would cost consumers and the government, although, as was mentioned, it's our intention to recover all that cost from the importer; how future owners of the vehicle will be notified of safety-related defects; and what the qualifications are of all the parties involved—the qualifications of the person who inspects the vehicle to identify whether it's salvage or rebuilt.

[*Traduction*]

M. Atkinson (St. Catharines): Je suis d'accord avec mon collègue, mais j'aimerais qu'on s'en remette au processus réglementaire. Le texte est probablement très correct, mais si l'on s'en remettait au processus réglementaire, personne ne viendrait présenter une réclamation à cause des exigences prévues à la loi, en s'adressant, par exemple, aux tribunaux et en affirmant qu'il n'y avait pas de caution. Il peut y avoir des problèmes.

J'aimerais peut-être qu'on modifie cet article pour que l'on s'en remette davantage au processus réglementaire, parce que tout le projet de loi vise à laisser le processus réglementaire régir une foule de ces aspects.

M. Angus: Monsieur le président, c'est en fait ce que j'essaie de faire. Je n'ai pas prévu à l'amendement le montant de la caution, ni les conditions dans lesquelles elle devrait être obligatoire. C'est aux responsables de la réglementation qu'il revient de le faire. Les représentants du ministère confirmeront une fois de plus ce qu'ils ont dit au comité, plus tôt cette semaine. Le texte actuel du projet de loi S-8 ne les autorise pas à exiger une caution, quelles que soient les circonstances. J'essaie de leur en donner le pouvoir de façon à les laisser libres de juger de la meilleure façon de l'exercer.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): À la lecture des amendements proposés par M. Angus, je vois qu'il a saisi l'essence même des propos de certains témoins. Nous avons travaillé le texte et nous avons peut-être formulé un texte plus simple et plus direct, qui aurait le même effet et donnerait au ministère le pouvoir dont il a besoin.

M. Atkinson: Au paragraphe 7(2), ligne 26, ou pourrait remplacer les mots qui suivent le mot «conforme» par les mots «à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par une personne désignée. Qu'en pensez-vous? Cette formulation permettrait de déléguer la tâche à quelqu'un d'autre et de ne pas l'imposer uniquement au ministre.

M. C. Wilson: Il faudrait que tout soit clair, parce que ce libellé ne permet toujours pas d'exiger une caution. J'espère toutefois que le libellé précisera clairement qu'il y aura un processus réglementaire, comme le dit M. Atkinson.

Si vous me donnez une minute, je précise que nous lancerions une demande de propositions. Nous avons discuté avec quelques témoins qui veulent faire partie du processus. Dans la demande de proposition, on demanderait aux soumissionnaires autorisés à la suite de l'adoption de cet amendement comment les modifications seraient effectuées et comment ils contrôleraient le processus. Autrement dit, comment s'assurera-t-on que le véhicule ne disparaîtra pas dans le système avant d'être homologué de nouveau? Comment établira-t-on le titre de propriété? Comment l'entrepreneur, soit la personne décrite dans l'amendement, déterminera-t-il l'état du véhicule—récupération, reconstruction, perte totale, etc.? Comment maintiendra-t-on la simplicité du processus, parce qu'il faut que les gens comprennent? Combien le processus coûtera-t-il aux consommateurs et au gouvernement même si, comme on l'a dit, nous avons l'intention de recouvrer tous les coûts de l'importateur? Comment informera-t-on les futurs propriétaires du véhicule de défauts liés à la sécurité? Et quelles sont les compétences de toutes les parties en cause—celles de l'inspecteur qui doit déterminer si le véhicule a été récupéré ou reconstruit?

[*Text*]

This amendment, as proposed, would give us the authority to do all that. We thought we had it anyway, but it was pointed out to us that we should clearly state it right in this clause, as has been suggested, and I think that's a good process. It does not give us the authority to require a bond, although this person could ask for payment for some of these services in advance, but that's not a bond.

Mr. Angus: That's a different process.

Mr. C. Wilson: That's right.

Mr. Angus: Mr. Chairman, through you to the officials, would they confirm that there's nothing else in the bill that will allow them to require a bond under whatever circumstances they decide?

Mr. C. Wilson: That's right.

Mr. Angus: From the department's point of view, is there a need for bonding in some circumstances? Would you see that this would be a protection, either for the consumer or for society in general, if a vehicle has to be sent back or major modifications have to be done?

• 1030

Mr. C. Wilson: We didn't imagine any case for which a bond would be required. We do have a list of vehicles for which we know major modifications would be involved and we simply prohibit those because we don't believe that anyone other than the original manufacturer should become involved in changing the structural integrity of the vehicle. That's the only area in which you would have major changes that would require a bond, in our minds, but we simply prohibit those vehicles.

Mr. Angus: Mr. Chairman, with the permission of the committee, I withdraw my amendment.

The Chairman: With the unanimous consent of the committee, Mr. Angus will withdraw his amendment.

Amendment withdrawn

Mr. Angus: Now, Mr. Chairman, could we have the suggested wording again?

The Chairman: The clerk has made a stab at it. The wording suggested is thus: at line 31 of page 5 strike out the words ''to that requirement or to'' and add the words ''and be certified to conform by a prescribed person and in the prescribed form and manner''.

Mr. C. Wilson: I don't think we're striking out the words ''to that requirement or to'', are we?

Mr. John Christopher (Committee Researcher): I don't know. Somebody on this side should move the amendment.

Ms Micheline Desjardins–Chase (Assistant Deputy Minister, Surface, Department of Transport): My understanding is that the phrase ''to that requirement'' is redundant, but that the rest of the text is not stricken out. So the words ''made to conform'' are just added, then the addition, as stated, follows.

The Chairman: We'll just take a brief moment to get the wording clarified with the officials.

[*Translation*]

L'amendement proposé nous donnera le pouvoir de faire tout cela. Nous pensions l'avoir de toute façon, mais on nous a signalé qu'il faudrait le préciser clairement dans cet article, comme on l'a proposé, et je pense que c'est une bonne façon de procéder. Cette disposition ne nous autorise pas à exiger une caution, même si l'intéressé pourrait demander qu'on lui paie à l'avance certains de ces services. Il ne s'agit alors pas d'une caution.

M. Angus: Le processus est différent.

M. C. Wilson: En effet.

M. Angus: Monsieur le président, je m'adresse aux représentants du ministère, par votre entremise. Confirmeront–ils que le projet de loi ne comporte aucune autre disposition qui leur permet d'exiger une caution lorsqu'ils le jugent bon?

M. C. Wilson: C'est exact.

M. Angus: Le ministère croit–il qu'une caution soit nécessaire dans certaines circonstances? Croyez–vous qu'il s'agirait d'une mesure de protection, soit pour le consommateur, soit pour la société en général, si un véhicule doit être retourné ou s'il doit subir des modifications majeures?

M. C. Wilson: Nous n'avons pas prévu de cas où il faudrait exiger une caution. Nous avons toutefois une liste de véhicules qui auraient certainement besoin de modifications majeures, et nous en interdisons tout simplement l'importation parce que nous croyons que personne d'autre que le constructeur original ne devrait modifier l'intégrité structurale du véhicule. C'est le seul domaine où des transformations majeures nécessiteraient le versement d'une caution, selon nous, mais nous interdisons tout simplement l'importation de ces véhicules.

M. Angus: Avec la permission du comité, monsieur le président, je retire mon amendement.

Le président: Du consentement unanime du comité, M. Angus retire son amendement.

L'amendement est retiré

M. Angus: Monsieur le président, pourrions–nous entendre de nouveau le libellé que l'on propose?

Le président: Le greffier s'y est essayé. Le libellé suggéré est le suivant: à la ligne 26 de la page 5, on propose de retrancher les mots qui suivent les mots «à la prescription ou à» et d'ajouter les mots «et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par une personne désignée».

M. C. Wilson: Je ne crois pas que l'on retranche les mots «à la prescription ou à», n'est–ce pas?

M. John Christopher (recherchiste du Comité): Je ne sais pas. Quelqu'un de ce côté–ci devrait proposer l'amendement.

Mme Micheline Desjardins–Chase (sous–ministre adjointe, Groupe de surface, ministère des Transports): Je crois comprendre que l'expression «à la prescription» est redondante, mais que l'on ne retranche pas le reste du texte. On ajoute donc simplement les mots «rendu conforme», et l'ajout suit, tel que formulé.

Le président: Nous allons prendre quelques instants pour clarifier le texte avec les représentants du ministère.

[*Texte*]

We're going to return to this amendment as soon as they get the wording clarified. We'll just put that on hold for the time being and move on.

Mr. Casey's amendment is on its way over, I understand. The translated—

Mr. Casey (Cumberland—Colchester): It's just there now; it came in.

Mr. Angus: Mr. Chairman, that motion affects the area on which we're waiting for the officials to come back with this new wording, so I think we'd better hold that amendment as well.

Mr. Richardson: It should go after this one.

The Chairman: Why don't we just move on to clause 8 and we'll return to clause 7?

Clause 7 allowed to stand

Clauses 8 to 13 inclusive agreed to

• 1035

On clause 14

Mr. Keyes: I'm just worried for the same reason that we didn't go along with the suggestion of Mr. Angus that we just deal with the amendments on the certain clauses and pass what was left all together. Will any of the ramifications of clause 7 alter at all things such as clause 14?

Mr. Richardson: No.

Mr. Keyes: So it won't have any ramifications on any of the other clauses we're passing, then, any consequential amendments to any of them.

Mr. Richardson: Good point.

Mr. Keyes: We're carrying stuff that might have to be...

Mr. Richardson: Not in this case?

The Chairman: That's what I've been advised of. The other amendments have an effect at least in clause 7, but I'm told there's no effect on the rest of these clauses. Is that acceptable?

Clauses 14 to 24 inclusive agreed to

On clause 7

Mr. Angus: Mr. Chairman, one of the things we could do is set aside subclause 7(2) until the officials complete their consultations and move on to my three remaining amendments that deal with later articles.

The Chairman: I discussed that a little earlier with the clerk, and he indicated there could be some ramifications on the rest of the clause.

Mr. Angus: I don't think there is, but what the hell. They're complementary. It's a good thing the public can't watch how laws are being made or remade.

The Chairman: Do we have some suggested wording? We will ask the deputy minister to comment.

[*Traduction*]

Nous reviendrons à l'amendement dès que le texte en aura été clarifié. Nous allons le réserver pour le moment et continuer.

Je crois savoir que l'amendement de M. Casey s'en vient. La traduction...

M. Casey (Cumberland—Colchester): Je viens tout juste de le recevoir.

M. Angus: Monsieur le président, la motion en question affecte le passage que les représentants du ministère doivent reformuler. Je crois donc qu'il serait préférable de réserver cet amendement aussi.

M. Richardson: Il devrait passer après celui-ci.

Le président: Pourquoi ne pas simplement passer à l'article 8 et revenir plus tard à l'article 7?

L'article 7 est réservé

Les articles 8 à 13 inclusivement sont adoptés

Article 14

M. Keyes: Je m'inquiète pour les mêmes raisons qu'on a invoquées pour ne pas donner suite à la suggestion de M. Angus, qui proposait d'étudier les amendements visant certains articles en particulier, et d'adopter les autres articles en bloc. La modification de l'article 7 aura-t-elle des répercussions ailleurs, sur l'article 14, par exemple?

M. Richardson: Non.

M. Keyes: L'article n'aura donc pas de répercussions sur les autres que nous adoptons, et n'entraînera pas de modifications consécutives à aucun de ces articles.

M. Richardson: C'est un bon point.

M. Keyes: Nous adoptons des dispositions qu'il faudra peut-être...

M. Richardson: Pas dans ce cas?

Le président: C'est ce qu'on nous dit. Les autres amendements ont des répercussions au moins sur l'article 7, mais on me dit qu'ils n'en ont pas sur les autres articles. Est-ce acceptable?

Les articles 14 à 21 inclusivement sont adoptés

Article 7

M. Angus: Monsieur le président, nous pourrions notamment réserver le paragraphe 7(2) jusqu'à ce que les représentants du ministère aient terminé leur consultation, et passer à mes trois derniers amendements qui portent sur des articles subséquents.

Le président: J'en ai discuté un peu plus tôt avec le greffier, qui m'a dit que l'amendement pourrait avoir des répercussions sur le reste de l'article.

M. Angus: Je ne crois pas, mais peu importe. Ces dispositions se complètent. Une chance que le public ne voit pas comment on adopte ou modifie des lois.

Le président: A-t-on un texte à nous suggérer? Nous demanderons à la sous-ministre de commenter.

[*Text*]

Ms Desjardins–Chase: The addition is to come after "to conform" on line 31 of subclause 7(2) and add:

and be certified to conform by a prescribed person and in the prescribed form and manner to that requirement.

And then we delete the last three... So "to that requirement" is required; you do not delete "to that requirement".

• 1040

An hon. member: Well, what is deleted?

Mr. Manley: Could we have it in writing?

The Chairman: While they're writing that, I've been advised that we can move on with the additional amendments. So we'll move on to Mr. Angus' next amendment.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I move that clause 7 be amended by adding immediately after line 33 on page 5 the following:

(2.1) Where a person makes a declaration under subsection (2) in respect of a vehicle, a prescribed person shall immediately inform the appropriate provincial licensing authority of the importation of that vehicle into Canada.

Basically, it's to put in the law a requirement that you have to notify the provincial folks of the importation of that vehicle so they can plug it into their computer.

Mr. C. Wilson: We see that happening at some point in the process. Whether it's immediately or not, I don't know. One of the problems is identifying the appropriate provincial licensing authority. Particularly if vehicles are imported in quantity, we don't know where they will end up, "we" being the "prescribed person", whether it's us or an individual or whoever it may be.

Under the current system you get a document at the border which you must present at the time of registration, and then it gets into the system. I presume this clause is intended to close the gap between when it crosses the border and when the person takes their vehicle into... It's our intention that this time be carefully controlled by the process that I referred to earlier, so we don't see a problem.

If this clause were to be adopted, I would prefer that it say something like inform "provincial licensing authorities" rather than "appropriate licensing authorities". That is the only word I have a problem with in a legal context, that we couldn't fulfil that requirement. I think it is redundant, but other than that...

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to modify my amendment to see what happens to it. It would now read:

(2.1) Where a person makes a declaration under subsection (2) in respect of a vehicle, a prescribed person shall immediately inform provincial licensing authorities of the importation of that vehicle into Canada.

That deals with the technical problem, but not the redundancy problem.

[*Translation*]

Mme Desjardins–Chase: L'ajout suit les mots «conforme à la prescription», à la ligne 27 du paragraphe 7(2), et se lit ainsi:

et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement.

Et nous supprimons ensuite les trois dernières... L'expression «à la prescription» est donc nécessaire. Il ne faut donc pas la supprimer.

Une voix: Que supprime–t–on?

M. Manley: Pourrions–nous avoir l'amendement par écrit?

Le président: On me dit que nous pouvons passer aux autres amendements pendant qu'on rédige le texte de celui–ci. Nous passons donc à l'amendement suivant de M. Angus.

M. Angus: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 7 en ajoutant, immédiatement après la ligne 32, à la page 5, ce qui suit:

(2.1) Lorsqu'une personne effectue une déclaration prévue au paragraphe (2) à l'égard d'un véhicule, une personne désignée prévient immédiatement la régie d'immatriculation provinciale compétente de l'importation dudit véhicule au Canada.

L'amendement vise essentiellement à prévoir dans la loi l'obligation d'informer les provinces de l'importation du véhicule en question afin qu'elles puissent consigner les données pertinentes dans leurs systèmes informatiques.

M. C. Wilson: Cela pourrait se produire à une étape quelconque du processus. Je ne sais pas si cela devrait se faire immédiatement ou non. Un des problèmes consiste à savoir quelle est la régie d'immatriculation provinciale compétente. Si l'on importe des véhicules en grand nombre, nous ne savons pas où ils aboutiront. Par «nous» j'entends la «personne désignée», qu'il s'agisse de nous, d'un particulier, ou de quelqu'un d'autre.

Dans le cadre du système actuel, on reçoit à la frontière un document qu'il faut présenter au moment de l'immatriculation. Le véhicule entre alors dans le système. Je suppose que cet article vise à refermer l'échappatoire qui existe entre le moment où le véhicule franchit la frontière et celui où le propriétaire l'amène... Nous avons l'intention de contrôler attentivement cette période par le processus dont j'ai parlé plus tôt. Nous ne voyons donc pas de problème.

Si l'on adopte cette disposition, je préférerais qu'on dise qu'il faut informer «les autorités provinciales en matière d'immatriculation» plutôt que «les autorités compétentes en matière d'immatriculation». C'est le seul mot qui me pose un problème dans le contexte légal: nous ne pourrions nous conformer à cette obligation. C'est redondant, mais à part cela...

M. Angus: Monsieur le président, je veux modifier mon amendement pour voir ce qui se passera. L'amendement se lira maintenant ainsi:

(2.1) Lorsqu'une personne effectue une déclaration prévue au paragraphe (2) à l'égard d'un véhicule, une personne désignée prévient immédiatement les régies d'immatriculation provinciales de l'importation dudit véhicule au Canada.

Cela règle le problème technique, mais pas le problème de redondance.

[*Texte*]

The Chairman: So now you've made an amendment to your amendment. We would have to have that in writing, I presume, in order to consider it.

Mr. Manley: I'm troubled by the breadth of the regulatory framework that we're creating here, as well as the paper burden and everything that's going to go with it. If I got Iain's amendment to his amendment correctly, I assume that would imply an obligation on the person to be prescribed to send this notice to every provincial authority, since it now says "provincial licensing authorities", plural. I also would presume that since prescribed persons are likely people who work at the border, they are employees of a different department of the government from the Department of Transport.

• 1045

I accept the point that we need to close the loop somehow, but I am worried that we're creating a whole bundle of paper here. Is there not a better way of doing this somehow?

Mr. Angus: Mr. Chairman, perhaps I could respond. We already know there's a form used at the border, and that form is going to have to be modified based on this legislation anyway. All I see happening is that there's a fourth copy that automatically goes in an envelope addressed to the province.

Mr. Manley: Which province?

Mr. Angus: You make a valid point in that, and if I can interpret what I said, it's authority with a bracket "s" at the end, so if it's an importer of a large quantity of vehicles, they would advise all authorities, and if it's an individual, just the province in which the vehicle's entered into. It could be described by regulation how that would work.

Mr. Manley: But if a Montrealer brings his vehicle in at Niagara Falls, where do you notify?

Mr. Angus: Yes, true.

Mr. Manley: I don't know whether we need to amend the bill to do this, but is it not appropriate that when somebody imports a vehicle, they indicate at that point what provincial jurisdiction they intend to register the vehicle within; then, to complete the loop internally with that in mind — they complete this document in any event — surely a block that says, in which provincial jurisdiction, or for that matter territorial jurisdiction, do you intend to register this vehicle? And then await the completion of the loop by confirmation from the provincial authority that registration had been completed.

Mr. C. Wilson: If it's brought in, Mr. Chairman, for the purpose of sale, then the person who brings it in doesn't know who he's going to sell it to. Someone here from Ottawa could sell it to someone in Hull. As we mentioned earlier, there is an interprovincial record exchange system, and it would only take one feed into that data system and then it would be on the electronic tapes of all the provinces, so I don't think there's as big a paper burden perhaps as you suggest. As I say, we're doing that now with salvage vehicles that come across; we feed it into the systems.

[*Traduction*]

Le président: Vous avez donc présenté un sous–amendement. Je suppose que nous devons l'avoir par écrit pour l'étudier.

M. Manley: L'envergure du cadre réglementaire que nous nous trouvons à créer ici, de même que la paperasse qui l'entourera et tout ce qui l'accompagnera, m'inquiètent. Si j'ai bien compris le sous–amendement proposé par Iain, la personne désignée devra faire parvenir l'avis en question à toutes les autorités provinciales, puisque l'on parle maintenant, dans le sous–amendement, des «autorités provinciales en matière d'immatriculation». Je suppose aussi que, puisqu'il est probable que les personnes désignées travaillent à la frontière, il s'agira de fonctionnaires d'un ministère autre que celui des Transports.

Il faut certainement supprimer l'échappatoire d'une façon ou d'une autre, mais j'ai bien peur que nous sommes en train de provoquer l'apparition de toute une paperasse en l'occurrence. N'y a–t–il pas une meilleure façon de procéder?

M. Angus: Je peux peut–être répondre, monsieur le président. Nous savons déjà qu'on utilise, à la frontière, une formule qu'il faudra de toute façon modifier à la suite de l'adoption de cette mesure législative. Tout ce qui se passera, selon moi, c'est qu'une quatrième copie de la formule sera mise automatiquement dans une enveloppe adressée à la province.

M. Manley: À quelle province?

M. Angus: Votre question est bien fondée, et si l'on me permet d'interpréter ce que j'ai dit, on parle d'autorités au pluriel, à la fin du texte. Par conséquent, quelqu'un qui importe des véhicules en grande quantité informera toutes les autorités. S'il s'agit d'un particulier, il informera uniquement la province où il importe le véhicule. La réglementation pourrait décrire le fonctionnement du système.

M. Manley: Si un Montréalais importe son véhicule à Niagara Falls, où envoie–t–il l'avis?

M. Angus: Bonne question.

M. Manley: Je ne sais pas s'il faut modifier le projet de loi, mais ne convient–il pas que l'importateur d'un véhicule indique au point d'entrée la province où il a l'intention d'immatriculer le véhicule? Ensuite, pour bloquer l'échappatoire — l'importateur remplit un document de toute façon — la formule comporte sûrement une case où l'on demande à l'importateur de préciser dans quelle province ou territoire il a l'intention d'immatriculer le véhicule. Il suffit ensuite d'attendre que la boucle soit bouclée et que l'autorité provinciale confirme que l'immatriculation est complète.

M. C. Wilson: Si un véhicule est importé pour être vendu, monsieur le président, l'importateur ne sait alors pas à qui il le vendra. Quelqu'un qui habite Ottawa pourra le vendre à un acheteur de Hull. Comme nous l'avons déjà dit, il existe un système interprovincial d'échange de dossiers. Il suffirait d'une entrée dans ce système de données et toutes les banques électroniques des provinces seraient mises à jour. Je ne crois donc pas que la paperasse sera aussi volumineuse que vous le laissez entendre. Comme je le disais, nous le faisons actuellement avec les véhicules de récupération qui sont importés. Nous communiquons les données aux systèmes.

[*Text*]

Mr. Angus: Leave the amendment the way it was, Mr. Chairman, and just see what happens to it.

Amendment negatived

The Chairman: We will move on to the next amendment by Mr. Angus, which is that clause 7 be amended after line 44 on page 5.

I'm advised by the officials that this amendment is not in order simply because it imposes conditions on laws that are in provincial jurisdiction. It's beyond the scope of the bill, and I think that's referenced to Beauchesne's citation 698, paragraph 1, which states:

> an amendment is out of order if it is irrelevant to the bill, beyond the scope or governed by or dependent upon amendments already negatived''.

So I declare it out of order.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on that, though, already subclause 7(2) of this bill makes reference to vehicles presented for registration under the laws of a province. How can an amendment which says the same thing and, in fact, just inserts really the requirement of presentation of proof, which is all the amendment does. . .? I would suggest that the information you've received from the clerk is not accurate. It may be the way the amendment was put forward but—

• 1050

Mr. Manley: The problem is that under subclause 7(2) you are requiring an importer to make a declaration that he will do something in relation to the vehicle prior to presentation for registration. But in the amendment you are essentially asking the province to ensure that something is done. You have jurisdiction over the importer, but you don't have jurisdiction over the provincial official who receives the application.

The Chairman: The clerk has brought to my attention that it is the responsibility of the provinces to register motor vehicles. It is indeed the case that by requiring this declaration at the time the vehicle is presented for registration, it is something that would fall under the jurisdiction of the provincial authority. I think that is quite clear. So I think that—although I am certainly far from being an expert on these issues—Beauchesne's quite clearly states an amendment is out of order if it is irrelevant to the bill or beyond its scope, and clearly we do not have jurisdiction over the provincial authority.

Mr. Angus: So what you are saying, Mr. Chairman—and perhaps it is by way of a question through you to the officials—is that we cannot require proof to be given to a provincial authority that the laws of Canada have been properly met?

The Chairman: If I understand your amendment, what you are asking is that the provincial authority be required to do something here; an imposition would be placed on it by this amendment—which is a federal law—if it were passed.

[*Translation*]

M. Angus: Laissons l'amendement tel quel, monsieur le président, et nous verrons ce qu'on en fera.

L'amendement est rejeté

Le président: Nous passons au prochain amendement de M. Angus, qui propose qu'on modifie l'article 7, après la ligne 40, à la page 5.

On me dit que l'amendement est irrecevable simplement parce qu'il impose des conditions à l'égard de lois qui relèvent de la compétence des provinces. L'amendement outrepasse la portée du projet de loi, et je crois qu'il en est question au paragraphe 1 du commentaire 698 de Beauchesne, qui se lit ainsi:

> un amendement est irrecevable s'il ne se rapporte pas au projet de loi, s'il en dépasse la portée, s'il s'inspire ou dépend d'amendements déjà rejetés».

Je déclare donc l'amendement irrecevable.

M. Angus: À ce sujet, monsieur le président, il est déjà question, au paragraphe 7(2) du projet de loi, de véhicules que l'on veut immatriculer sous le régime des lois d'une province. Comment un amendement qui prévoit la même chose et qui n'ajoute en réalité que l'obligation de présenter une preuve. . .? Je suis d'avis que les renseignements que vous a donnés le greffier ne sont pas exacts. C'est peut-être à cause de la façon dont l'amendement a été présenté, mais. . .

M. Manley: Le problème, c'est qu'en vertu du paragraphe 7(2), vous demandez à un importateur de déclarer qu'il s'acquittera d'une formalité à l'égard d'un véhicule avant de le présenter pour immatriculation. Mais avec cet amendement, vous demandez ni plus ni moins aux provinces de se charger du contrôle de cette formalité. Vous avez compétence en ce qui concerne l'importateur, mais pas en ce qui concerne les fonctionnaires provinciaux qui reçoivent la demande.

Le président: Le greffier me signale que c'est aux provinces qu'il incombe d'immatriculer les véhicules automobiles. En effet, en exigeant que cette déclaration soit faite quand le véhicule est présenté pour immatriculation, on en remet le contrôle aux instances provinciales. C'est très clair. Bien que je sois loin d'être un expert en la matière, je crois bien que la Jurisprudence parlementaire de Beauchesne précise clairement qu'un amendement est irrecevable s'il ne se rapporte pas au projet de loi ou s'il en dépasse la portée, mais il est évident que nous n'avons pas compétence sur l'autorité provinciale.

M. Angus: Donc, monsieur le président, et j'adresse ma question, par votre entremise, aux représentants du ministère, nous ne pouvons pas exiger que l'on prouve aux instances provinciales que les lois du Canada ont été observées?

Le président: Si je comprends votre amendement, vous demandez que les instances provinciales soient tenues de faire quelque chose à cette étape-là. Si cet amendement—à une loi fédérale—était adopté, il leur imposerait une responsabilité.

[*Texte*]

Mr. Angus: Mr. Chairman, we'll read it. I am asking every person who makes a declaration to provide proof. Now, if they go to the provincial licensing office without the proof, the province can register the vehicle, they are not bound by this, having the receipt of proof, but the thing is that the onus is on the person who signed the declaration to bring his proof to them when he goes to that office.

The Chairman: That may be so, but the fact is it does not take away from the responsibility should this amendment be passed; you would have the provincial authority now accept—

Mr. Angus: No?

The Chairman: We do not as a federal regulating body have the right to impose those types of conditions on other jurisdictions.

Mr. Angus: I am accepting that, Mr. Chairman.

The Chairman: Quite clearly, the more I talk about it the more convinced I am that it is out of order.

Mr. Angus: The more you talk about it the more convinced I am that you are wrong. But can I ask the officials a question, though. In terms of the question of proof, under the regulations are you going to have some kind of mechanism that will require proof being presented to somebody, whether it is back to the new registrar, or whatever we call him, before they can go off and get their provincial plates?

Mr. C. Wilson: We will require proof, yes. I might say we faced this same issue at the time of the drafting of the bill and we were told exactly the same thing the chairman has told us here; that we couldn't require that proof be presented to a provincial government because that is outside our jurisdiction. But we will require proof as part of that amendment, saying that it will have to be certified in the prescribed manner, former manner, by the prescribed person. Yes, it will have to be provided to us.

Mr. Angus: All right.

The Chairman: Okay, let's go on to the next amendment, Mr. Angus, that clause 7 be amended by adding immediately after line 3 on page 6. . .

Mr. Angus: I am not going to move that motion.

The Chairman: That motion with unanimous consent is withdrawn.

Mr. Angus: It never was before you so it doesn't have to be withdrawn.

• 1055

The Chairman: Okay. Now we will do Mr. Atkinson's motion.

Mr. Angus: Mr. Chairman, while we are waiting, has anybody cross–checked all of the translation in the bill? A few around this place have had around 100 amendments just to clean up the translation. Has that been done?

The Chairman: I don't know. We have to leave that to the Department of Justice.

[*Traduction*]

M. Angus: Monsieur le président, nous en ferons la lecture. Je demande à quiconque fait une déclaration de fournir une preuve. Si quelqu'un se présente au bureau provincial d'immatriculation sans une preuve, la province peut immatriculer le véhicule. Elle n'est pas obligée d'exiger une preuve, mais il incombe à la personne qui signe la déclaration de fournir la preuve au moment où elle se présente à ce bureau.

Le président: Peut–être, mais il reste que cela ne libère pas de la responsabilité, si cet amendement est adopté. Vous voulez que les autorités provinciales acceptent. . .

M. Angus: Non?

Le président: En tant qu'organisme fédéral de réglementation, nous n'avons pas le droit d'imposer ce genre d'exigences à d'autres instances.

M. Angus: D'accord, monsieur le président.

Le président: Plus nous en parlons, et plus je suis convaincu que cet amendement est irrecevable.

M. Angus: Plus vous en parlez, et plus je suis convaincu que vous avez tort. Mais est–ce que je peux poser une question aux représentants du ministère? En ce qui concerne la question de la preuve, le règlement vous donne–t–il un moyen quelconque d'exiger qu'une preuve soit fournie à quelqu'un, que ce soit au nouveau registrateur, peu importe son titre, avant qu'on puisse obtenir des plaques d'immatriculation provinciales?

M. C. Wilson: Nous exigerons une preuve, oui. J'ajoute que nous avons examiné cette question au moment de rédiger le projet de loi et qu'on nous a dit exactement la même chose que ce que le président vient de dire ici, soit que nous ne pourrions pas exiger que la preuve soit fournie à un gouvernement provincial parce que cela n'est pas de notre ressort. Nous exigerons toutefois une preuve dans le cadre de cet amendement, stipulant qu'il faudra que cela soit certifié selon les modalités réglementaires, de la façon officielle, par la personne désignée. Oui, la preuve devra nous être fournie.

M. Angus: Très bien.

Le président: Bien, passons à l'amendement suivant. M. Angus propose qu'on modifie l'article 7 en ajoutant, immédiatement après la ligne 3, page 6. . .

M. Angus: Je n'en fais pas la proposition.

Le président: Du consentement unanime, la motion est retirée.

M. Angus: Elle n'a jamais été présentée donc elle n'a pas besoin d'être retirée.

Le président: Bien. Passons maintenant à la motion de M. Atkinson.

M. Angus: Monsieur le président, tandis que nous attendons, est–ce que l'on a vérifié toute la traduction du projet de loi. Certains d'entre nous ont apporté une centaine d'amendements seulement pour nettoyer la traduction. Est–ce que cela a été fait?

Le président: Je ne sais pas. Nous devons laisser cela au ministère de la Justice.

[*Text*]

Mr. Angus: That's scary.

• 1056

• 1123

The Chairman: Okay, we'll resume.

We have concurrence. I understand the government has prepared a motion, and I would ask Mr. Richardson to tell us what it is.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I move that clause 7 of Bill S–8 be amended by striking out lines 30 to 33 on page five and substituting the following:

the laws of a province, the vehicle (a) will be made to conform to that requirement, and (b) will be certified in a prescribed form and manner to so conform by a person designated by the regulations.

Mr. Angus: I have one question for the officials. By using the word "person", we're not unduly limiting things?

Mr. Keith Evans (Legal Counsel, Department of Transport): "Person" includes a corporation by law.

Mr. Angus: Okay.

• 1125

Amendment agreed to

The Chairman: Now we move on to Mr. Casey's motion, which as a result of the passage of this last motion will apparently be altered somewhat.

Mr. Casey: I propose we amend clause 7 of Bill S–8 by adding immediately after subclause (3) on page 5, the following:

(4) A vehicle that is imported into Canada must conform to the standard prescribed for the class of equivalent non–imported vehicle or be made to conform to this standard prior to the presentation for registration under the laws of a province.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Mr. Chairman, I don't think Mr. Casey's a member of the committee, so does it require the unanimous consent of everyone here to allow him to move it?

The Chairman: No. It will have to be moved by somebody else. I was under the impression that Mr. Casey was a substitute here today, but he apparently is not. So the motion has to be moved by a regular member of the committee.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Can he not move it with the unanimous consent of all members? I'd rather he got the glory such as it is.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, may I suggest that Mr. Wilson move the Casey amendment, then?

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): What if I don't want to?

[*Translation*]

M. Angus: C'est inquiétant.

Le président: Bon, reprenons.

Nous sommes d'accord. Je crois que le gouvernement a préparé une proposition, et je demanderai à M. Richardson de nous dire ce qu'il en est.

M. Richardson: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 7 du projet de loi S–8 par substitution, aux lignes 30 à 33, page 5, de ce qui suit:

des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement.

M. Angus: J'ai une question pour les représentants du ministère. Le mot «personne» n'est–il pas trop restrictif?

M. Keith Evans (conseiller juridique, ministère des Transports): «Personne» comprend une société, selon la loi.

M. Angus: Très bien.

L'amendement est adopté

Le président: Nous passons maintenant à la motion de M. Casey. Par suite de l'adoption de la dernière proposition, elle sera vraisemblablement modifiée quelque peu.

M. Casey: Je propose qu'on modifie l'article 7 du projet de loi S–8 en ajoutant, immédiatement après le paragraphe 3, page 5, ce qui suit:

(4) Un véhicule qui est importé au Canada doit se conformer à la norme prescrite pour la catégorie équivalente de véhicules non importés, ou être rendu conforme à cette norme avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Monsieur le président, je ne crois pas que M. Casey soit membre du comité: avons–nous besoin du consentement unanime des membres du comité pour lui permettre de présenter sa motion?

Le président: Non. Elle devra être présentée par quelqu'un d'autre. J'avais l'impression que M. Casey était remplaçant ici aujourd'hui, mais il semble que cela ne soit pas le cas. La motion doit donc être présentée par un membre du comité.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Ne peut–il pas la présenter avec le consentement unanime des membres? Je préférerais qu'il en retire toute la gloire.

M. Richardson: Alors, monsieur le président, est–ce que je peux suggérer que M. Wilson propose l'amendement Casey?

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Et si je refusais?

[*Texte*]

The Chairman: The Casey motion will have to be moved by a regular member.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): As a courtesy to Mr. Casey, I will so move, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Chairman, through you to the officials, and using the odometer as an example, if this motion passes does it mean anyone bringing a vehicle in from the United States must have the odometer removed and replaced with a metric odometer?

Mr. C. Wilson: Mr. Chairman, my understanding of the intent of the motion is that whatever a person who comes from the United States does would be the same as a domestic manufacturer would be required to do. And that's not necessarily by regulation or by standard; we could require things other than that.

For example, in the United States they require an English–unit odometer, but they allow a metric odometer with a label. My understanding of the motion is that it would allow us to do what I call the mirror image, which requires a metric odometer but allows the English odometer with a label, but it would be allowed for manufacturers, importers and anybody equally. All people importing or manufacturing vehicles would have the same option.

Mr. Angus: Are you saying that if this amendment passes, GM in Oshawa could begin to produce vehicles with standard products, imperial–measure odometers and metric in different lines?

Mr. C. Wilson: That would be subject to regulations to be put out later. It could either mean that or it could mean that all, including imported ones as you mentioned earlier, would be required to be converted to metric, but it does require that all vehicles be treated the same way.

Mr. Angus: What law currently requires metric odometers in vehicles manufactured in Canada? Is it a Transport Canada law?

Mr. C. Wilson: Yes, the Motor Vehicle Safety Act.

Mr. Angus: If this amendment passes, then we are changing the metric law to give the Governor in Council the power by regulations to allow imperial odometers if they so choose.

• 1130

Mr. C. Wilson: We always had that authority under the Motor Vehicle Safety Act as it was. But you're right, we could change those regulations, as we have over the years.

Mr. Angus: So what you're saying, then, is this does not change anything; that you already have the power to do this, so this doesn't change anything.

[*Traduction*]

Le président: La motion Casey devra être présentée par un membre régulier du comité.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Pour rendre service à M. Casey, je la propose, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur le président, je m'adresse par votre entremise aux représentants du ministère. Si je prends l'odomètre comme exemple, l'adoption de cette motion signifierait–elle que quiconque importe un véhicule des États–Unis devra en faire remplacer l'odomètre par un odomètre en unités du système métrique?

M. C. Wilson: Monsieur le président, je crois que l'esprit de la motion, c'est qu'on appliquerait les mêmes exigences à une personne venant des États–Unis et qu'à un fabricant canadien. Et ce n'est pas nécessairement en vertu d'un règlement ou d'une norme; nous pourrions imposer d'autres conditions.

Par exemple, aux États–Unis, on exige un odomètre en unités de mesure du système anglo–saxon, mais on accepte un odomètre en unités du système métrique muni d'une étiquette. Si je comprends bien l'esprit de la motion, cela nous permettrait ce que j'appellerais la réciprocité «symétrique»: un odomètre en unités du système métrique serait exigé, mais un odomètre en unités de mesure du système anglo–saxon avec étiquette serait autorisé aussi bien pour les constructeurs et les importateurs que pour qui que ce soit d'autre. Tout importateur ou constructeur de véhicules aurait la même option.

M. Angus: Cela signifie–t–il que si cet amendement est adopté, GM pourra commencer à construire, à son usine d'Oshawa, des véhicules munis d'équipements normalisés, d'odomètres en unités de mesure du système anglo–saxon, et d'équipements en unités métriques sur des lignes d'assemblage différentes?

M. C. Wilson: Tout dépend du règlement qui suivra. C'est cela que l'amendement pourrait signifier; ou il pourrait vouloir dire que tous les odomètres, y compris les odomètres importés dont vous avez parlé tout à l'heure devraient être convertis en unités métriques. L'amendement prévoirait toutefois que tous les véhicules doivent être soumis aux mêmes exigences.

M. Angus: Quelle loi exige actuellement que les véhicules construits au Canada soient dotés d'un odomètre en unités métriques? S'agit–il d'une loi de Transports Canada?

M. C. Wilson: Oui, il s'agit de la Loi sur la sécurité automobile.

M. Angus: Si cet amendement est adopté, nous changeons alors la loi relative au système métrique de façon à donner au gouverneur en conseil le pouvoir de permettre par décret à qui le veut d'utiliser des odomètres en unités de mesure du système anglo–saxon.

M. C. Wilson: Nous avons toujours eu ce pouvoir en vertu de la Loi sur la sécurité automobile telle qu'elle existait. Mais vous avez raison, nous pourrions modifier ce règlement, comme on l'a fait au cours des années.

M. Angus: Donc, cela ne change rien; vous avez déjà le pouvoir de le faire, de sorte que cela ne change rien.

[*Text*]

Mr. C. Wilson: We always had the power to do it. What this does, though, and I think the point has been made previously, is require us to do the same for both. We could have always done the same for both, but this requires us to do the same for both individual imports and manufacturers.

Mr. Angus: And under the current wording of Bill S–8 you're not required to treat them the same.

Mr. C. Wilson: No.

Mr. Angus: Okay.

The Chairman: For clarification, Mr. Casey, would you read your amendment again?

Mr. Casey: It would be my pleasure.

I propose that we amend clause 7 of Bill S–8 by adding immediately after subclause (3) on page 5 the following:

(4) A vehicle that is imported into Canada must conform to the standard prescribed for the class of equivalent non–imported vehicle or be made to conform to this standard prior to the presentation for registration under the laws of a province.

Amendment agreed to

The Chairman: Congratulations, Mr. Casey.

Clause 7 as amended agreed to

Clause 1 agreed to

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the committee order a reprint?

Mr. Angus: Mr. Chair, what does that mean in terms of time line, and what does that mean in terms of cost? We haven't made that many major changes to the bill.

The Chairman: We don't have to reprint it.

Mr. Angus: A reprinting would cost what?

The Chairman: I don't know. Can we agree not to reprint the bill?

Mr. Angus: Sure. I'm in agreement. But what would a reprint cost?

The Chairman: It would cost about $5,000.

Mr. Angus: Thank you. Let's not reprint.

The Chairman: Shall Bill S–8 as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Thank you.

Mr. Angus: Mr. Chairman, during the course of the review of witnesses regarding Bill S–8, a number of issues were raised that were clearly beyond the scope of the bill, some of which are in provincial jurisdictions. We know from officials that

[*Translation*]

M. C. Wilson: Nous en avons toujours eu le pouvoir. Ce que cet amendement apporte, toutefois, et je pense que cela a été démontré antérieurement, c'est qu'il exige que nous fassions la même chose dans les deux cas. Nous aurions toujours pu le faire, mais cet amendement exige que nous le fassions aussi bien pour les importateurs individuels que pour les constructeurs.

M. Angus: Le texte actuel du projet de loi S–8 ne vous oblige pas à les traiter de la même façon.

M. C. Wilson: Non.

M. Angus: Très bien.

Le président: Pour clarifier les choses, monsieur Casey, pourriez–vous vous lire à nouveau votre amendement?

M. Casey: Avec plaisir.

Je propose qu'on modifie l'article 7 du projet de loi S–8 en ajoutant, immédiatement après le paragraphe 3, page 5, ce qui suit:

(4) Un véhicule qui est importé au Canada doit se conformer à la norme prescrite pour la catégorie équivalente de véhicules non importés ou être rendu conforme à cette norme avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province.

L'amendement est adopté

Le président: Félicitations, monsieur Casey.

L'article 7 modifié est adopté

L'article 1 est adopté

Le président: Le titre est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le comité doit–il ordonner une réimpression?

M. Angus: Monsieur le président, quels délais cela entraîne–t–il? Combien en coûte–t–il? Nous n'avons pas fait tant de changements importants à ce projet de loi.

Le président: Nous n'avons pas besoin de le réimprimer.

M. Angus: Une réimpression coûterait combien?

Le président: Je ne sais pas. Sommes–nous d'accord pour ne pas réimprimer le projet de loi?

M. Angus: Bien sûr. Je suis d'accord. Mais combien coûterait une réimpression?

Le président: Environ 5 000$.

M. Angus: Merci. Ne le réimprimons pas.

Le président: Le projet de loi S–8 modifié est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois–je faire rapport à la Chambre du projet de loi modifié?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci.

M. Angus: Monsieur le président, durant les témoignages portant sur le projet de loi S–8, on a soulevé un certain nombre de questions qui dépassaient clairement le champ d'application du projet de loi, et certaines d'entre elles sont de compétence

[*Texte*]

consultations are ongoing. I'm wondering if the committee might want to consider the possibility of tabling a one–or two–page report to the House encouraging the Minister of Transport to pursue with his provincial colleagues, the following... If there's interest from the members, perhaps we could ask the staff to go back through the record and take a look at those elements and put together a draft report for us.

Mr. Manley: To what end?

• 1135

Mr. Angus: Part of what we need to do as a committee is to indicate to the minister areas where we think work should be done, things like a national data bank for vehicles tied in with the police force, things like that.

Mr. Keyes: What would that cost?

Mr. Angus: To do one or two pages?

Mr. Keyes: Man hours by the staff.

Mr. Richardson: I wonder, Mr. Chairman, if we could accomplish the same end in debate. Mr. Angus may want to raise these points in his third reading debate.

Mr. Angus: I guess I felt, Mr. Chairman, that a committee report encouraging certain actions might have more weight than anything I may say in the House.

The Chairman: It's my intention to try to get the NTA thing on the docket as soon as we can. We may be able to hold a meeting on Tuesday. In the meantime, we will be having discussions, hopefully Monday, with reference to scheduling.

Mr. Angus: Mr. Chairman, we can't prejudge what the House will do, but I think it's safe to say that tomorrow two bills dealing with marine matters will be referred to this committee for very short consideration. I just flag that as something that will be coming our way.

The Chairman: Thank you.

The committee will adjourn to the call of the chair.

[*Traduction*]

provinciale. Les représentants du ministère nous ont informé que des consultations sont en cours. Je me demande si le comité ne voudrait pas envisager de déposer un rapport d'une ou deux pages à la Chambre pour encourager le ministre des Transports à poursuivre avec ses homologues des provinces... Si cela intéresse les membres du comité, peut–être pourrions–nous demander au personnel de reprendre le dossier, de jeter un coup d'oeil sur ces éléments et de rédiger un projet de rapport pour nous.

M. Manley: Dans quel but?

M. Angus: Une partie de notre travail consiste à indiquer au ministre les questions sur lesquelles il y a lieu de se pencher. Je pense par exemple à la création d'une banque de données nationale sur les véhicules, qui serait branchée aux services policiers.

M. Keyes: Qu'est–ce que cela coûterait?

M. Angus: Pour produire un rapport d'une ou deux pages?

M. Keyes: En heures–personnes du personnel.

M. Richardson: Je me demande, monsieur le président, si nous pourrions accomplir la même chose dans un débat. M. Angus voudra peut–être soulever ces questions à l'occasion du débat sur la troisième lecture.

M. Angus: Ce que je voulais dire, monsieur le président, c'est qu'un rapport de comité encourageant certaines interventions pourrait avoir plus de poids que tout ce que je pourrais dire à la Chambre.

Le président: J'ai l'intention de régler la question de l'ANT le plus rapidement possible. Nous pourrions tenir une réunion mardi. Entre–temps, nous vous consulterons, probablement lundi, relativement à l'horaire.

M. Angus: Monsieur le président, nul ne peut présumer de ce que la Chambre fera, mais je crois que deux projets de loi portant sur des questions maritimes seront renvoyés demain au comité et que nous aurons bien peu de temps pour les étudier. Je tenais seulement à vous le signaler.

Le président: Merci.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Micheline Desjardins–Chase, Assistant Deputy Minister, Surface;

Chris Wilson, Director General, Road Safety and Motor Vehicle, Regulation;

Malcolm McHattie, Chief, Advanced Engineering and Special Projects.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Micheline Desjardins–Chase, sous–ministre adjoint, Surface;

Chris Wilson, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

Malcolm McHattie, chef, Techniques avancées et projets spéciaux.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
T82

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Monday, March 22, 1993
Tuesday, March 23, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 34

Le lundi 22 mars 1993
Le mardi 23 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Pursuant to the Orders of Reference adopted by the House on March 19, 1993, consideration of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water; and Bill C–97, An Act respecting marine insurance

INCLUDING:

The Fifth Report to the House

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément aux ordres de renvoi adoptés par la Chambre le 19 mars 1993, examen du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau; et du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime

Y COMPRIS:

Le cinquième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, March 19, 1993.

Pursuant to Order made Thursday, March 18, 1993, the Order being read for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water;

Mr. McDermid for Mr. Corbeil, seconded by Mr. Danis, moved, — That the Bill be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

And the question being put on the motion of Mr. Corbeil, seconded by Mr. Danis, for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès–verbaux de la Chambre des communes du vendredi 19 mars 1993.

Conformément à l'ordre adopté le jeudi 18 mars 1993, il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports, du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau.

M. McDermid, au nom de M. Corbeil, appuyé par M. Danis, propose, — Que ce projet de loi soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

La motion de M. Corbeil, appuyé par M. Danis, portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, March 19, 1993.

Pursuant to Order made Thursday, March 18, 1993, the Order being read for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C–97, An Act respecting marine insurance;

Mr. McDermid for Mr. Corbeil, seconded by Mr. Danis, moved, — That the Bill be now read a second time and referred to the Standing Committee on Transport.

And the question being put on the motion of Mr. Corbeil, seconded by Mr. Danis, for the second reading and reference to the Standing Committee on Transport of Bill C–97, An Act respecting marine insurance, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to the Standing Committee on Transport.

ATTEST

Extrait des Procès–verbaux de la Chambre des communes du vendredi 19 mars 1993.

Conformément à l'ordre adopté le jeudi 18 mars 1993, il est donné lecture de l'ordre portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports, du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime.

M. McDermid, au nom de M. Corbeil, appuyé par M. Danis, propose, — Que ce projet de loi soit maintenant lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

La motion de M. Corbeil, appuyé par M. Danis, portant deuxième lecture et renvoi au Comité permanent des transports du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et renvoyé au Comité permanent des transports.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House of Commons

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, March 23, 1993

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

FIFTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Thursday, February 18, 1993, your Committee has considered Bill S–8, An Act to regulate the manufacture and importation of motor vehicles and motor vehicle equipement to reduce the risk of death, injury and damage to property and the environment, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 7

Strike out lines 21 to 33 on page 5, and substitute the following therefor:

"(2) Except as otherwise provided by the regulations, a vehicle that has been sold at the retail level in the United States and that fails to satisfy an applicable requirement of section 5 or 6 may be imported into Canada notwithstanding that section if the person importing the vehicle makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration under the laws of a province, the vehicle

(a) will be made to conform to that requirement; and

(b) will be certified in the prescribed form and manner to so conform by such person as may be designated by the regulations."

Add immediately after line 44 on page 5, the following:

"(4) A vehicle that is imported into Canada must conform to the standard prescribed for the class of equivalent non–imported vehicle, or made to conform to this standard prior to the presentation for registration under the laws of a province."

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this bill (Issues Nos. 28, 29, 30, 31, 32, 33, and 34, which includes this report) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 23 mars 1993

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi adopté par la Chambre le jeudi 18 février 1993, votre Comité a considéré le projet de loi S–8, Loi régissant la fabrication et l'importation des véhicules et équipements automobiles en vue de limiter les risques de mort et de dommages corporels, matériels et environnementaux, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 7

Retrancher les lignes 18 à 29 et les remplacer par ce qui suit :

(2) Sauf disposition contraire prévue par règlement et par dérogation aux articles 5 ou 6, un véhicule vendu aux États–Unis et non conforme à l'une de leurs prescriptions peut être importé si l'importateur déclare, selon les modalités réglementaires, que, avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement,»

Ajouter après la ligne 40, à la page 5, ce qui suit :

«(4) un véhicule qui est importé au Canada doit se conformer à la norme prescrite pour la catégorie équivalente de véhicules non importés, ou être rendu conforme à cette norme avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province».

Un exemplaire des Procès–verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (fascicules n^{os} 28, 29, 30, 31, 32, 33 et 34, qui comprend le présent rappport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 22, 1993
(50)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 12:35 o'clock p.m. this day, in Room 601, Parliamentary Dining Room, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Public Bills Office:* Charles Bellemare, Clerk of Legislative Committees.

Pursuant to Standing Order 108(2), the Committee proceeded to consider its future business.

On motion of Stan Keyes, it was agreed, — That the Committee pay for today's working lunch.

By unanimous consent, it was agreed, — That the Committee revert to consideration of Bill S–8, the Motor Vehicle Safety Act, which had previously carried as amended. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, Standing Committee on Transport, Issue No. 33, Thursday, March 18, 1993.*)

By unanimous consent, the amendment of Lee Richardson to Clause 7 of the Bill, which had previously been agreed to, was deemed to read as follows:

"(2) Except as otherwise provided by the regulations, a vehicle that has been sold at the retail level in the United States and that fails to satisfy an applicable requirement of section 5 or 6 may be imported into Canada notwithstanding that section if the person importing the vehicle makes a declaration in the prescribed form and manner that, before the vehicle is presented for registration under the laws of a province, the vehicle

(a) will be made to conform to that requirement; and

(b) will be certified in the prescribed form and manner to so conform by *such* person *as may be* designated by the regulations."

Bill S–8, as amended, carried.

Ordered, — That the Chairman report the Bill, as amended, to the House.

At 13:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MARCH 23, 1993
(51)

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Acting Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant. *From the Legislative Counsel Office:* Louis–Philippe Côté, Legislative Counsel.

PROCÈS–VERBAUX

LE LUNDI 22 MARS 1993
(50)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 12 h 35, dans la salle 601 (Salle à manger parlementaire) de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des projets de loi d'intérêt public:* Charles Bellemare, greffier de comité législatif.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité discute de ses travaux à venir.

Sur motion de Stan Keyes, il est convenu, — Que le Comité paie les frais du déjeuner d'aujourd'hui.

Du consentement unanime, il est convenu, — Que le Comité reprenne l'étude du projet de loi S–8, Loi sur la sécurité automobile, qu'il avait déja modifié et adopté (*voir les Procès–verbaux et témoignages du Comité des transports du jeudi 18 mars 1993, fascicule nº 33*).

Du consentement unanime, il est convenu que l'amendement de Lee Richardson à l'article 7, précédemment adopté, devait se lire ainsi:

«(2) Sauf disposition contraire prévue par règlement et par dérogation aux articles 5 ou 6, un véhicule vendu aux États–Unis et non conforme à l'une de leurs prescriptions peut être importé si l'importateur déclare, selon les modalités réglementaires, que, avant sa présentation pour immatriculation sous le régime des lois d'une province, le véhicule sera rendu conforme à la prescription et sera attesté, selon les modalités réglementaires, conforme par la personne qui peut être désignée à ces fins par règlement,»

Le projet de loi S–8, modifié, est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport du projet de loi, modifié, à la Chambre.

À 13 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 23 MARS 1993
(51)

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant. *Du Bureau des conseillers législatifs:* Louis–Philippe Côté, conseiller législatif.

Witnesses: From Transport Canada: André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs Policy and Coordination; Jerry Rysanek, Chief, Policy Development Marine Insurance and Liability; Marc Gauthier, Legal Counsel (C–83); Robin Carter, Legal Counsel (C–97).

Pursuant to the Orders of Reference adopted by the House on March 19, 1993, the Committee proceeded to consider Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water; and Bill C–97, An Act respecting marine insurance.

The Chairman called Clause 1 of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water.

On Clause 1

André Pageot and Jerry Rysanek made statements and, with the other witnesses, answered questions.

The Chairman called Clause 1 of Bill C–97, An Act respecting marine insurance.

Jerry Rysanek made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 10:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

Témoins: De Transports Canada: André Pageot, directeur général, Politiques et programmes maritimes, Politiques et coordination; Jerry Rysanek, chef, Élaboration des politiques, Assurance maritime et responsabilité civile; Marc Gauthier, conseiller juridique (C–83); Robin Carter, conseiller juridique (C–97).

Conformément à ses ordres de renvoi datés du 19 mars 1993, le Comité étudie les projets de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau, et C–97, Loi concernant l'assurance maritime.

Le président met en délibération l'article 1 du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau.

Article 1

André Pageot et Jerry Rysanek font des exposés et, avec les autres témoins, répondent aux questions.

Le président met en délibération l'article 1 du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime.

Jerry Rysanek fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 10 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 23, 1993

• 1008

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): Can I call the meeting to order? We're considering Bill C–83, the Carriage of Goods by Water Act, and the Marine Insurance Act, Bill C–97.

We have before us officials of the department. I'd ask you to introduce yourselves and then maybe indicate whether you want to deal with each bill individually, or do you want to do them together, as was done in the House? If you can give me an indication on that, I'd appreciate it.

Mr. André Pageot (Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce our team who have been working with these bills. This is Mr. Jerry Rysanek. Jerry is an expert in marine insurance and liability issues and has been with the Department of Transport for the last few years. Next is Mr. Robin Carter from the Department of Justice, who has been involved specifically with the marine insurance bill. Finally, Mr. Marc Gauthier, who is a lawyer who has been involved with the Department of Transport on this marine legislation. My name is André Pageot and I'm the Director General of the Marine Policy and Programs.

I will let Mr. Rysanek explain the background of these two bills, outlining why we are proposing these changes. Fundamentally, in a broader context, Canada is trying to harmonize its marine legislation to take into account the international standards and agreements and so on.

On the question of liability, the Carriage of Goods by Water Act. . . For many years we have used liability limits that are too low, and we are trying to modernize these limits, basically increasing, based on our proposal, the limits per package from $500 to about $1,000. With inflation over the last 30 years, it's important that we maintain international liability regimes with our OECD trading partners.

• 1010

On the marine insurance it is an issue of streamlining our legislative environment. There has been a Supreme Court case and we have a vacuum in terms of marine insurance. We have to reassert the federal jurisdiction in that field.

Basically, these two bills have been subject to extensive consultation, which my colleague Mr. Rysanek will cover, with a generalized support on the objectives pursued, and very solid support in trying to reach objectives.

There has been a compromise on the Carriage of Goods by Water Act, but mostly on the limits, so that we keep in harmony with our OECD partners. Maybe I should leave Mr. Rysanek to give you the key elements of these two bills, because

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 23 mars 1993

Le vice–président (M. Atkinson): La séance est ouverte. Nous étudions aujourd'hui les projets de loi C–83 et C–97, à savoir la Loi relative au transport des marchandises par eau et la Loi concernant l'assurance maritime, respectivement.

Nous allons entendre aujourd'hui des hauts fonctionnaires du Ministère. Je vous demanderais, messieurs, de bien vouloir décliner vos noms et qualités et de préciser si vous désirez traiter chaque projet de loi individuellement ou, comme cela a été fait à la Chambre, traiter des deux projets de loi conjointement. J'aimerais connaître vos intentions à ce sujet.

M. André Pageot (directeur général, Politiques et programmes maritimes, Politiques et coordination, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Permettez–moi de vous présenter les membres de mon équipe. Je suis accompagné de M. Jerry Rysanek, spécialiste de l'assurance maritime et des questions relatives à la responsabilité; il occupe un poste au ministère des Transports depuis quelques années. Je vous présente également M. Robin Carter, du ministère de la Justice, qui a suivi le dossier intéressant la Loi concernant l'assurance maritime. Finalement, voici M. Marc Gauthier, avocat, qui a collaboré avec le ministère des Transports pendant la préparation de ces projets de loi sur le transport maritime. Quant à moi, je suis le directeur général chargé des Politiques et programmes maritimes, et je m'appelle André Pageot.

Je demande maintenant à M. Rysanek de situer ces deux projets de loi en précisant pourquoi nous proposons ces modifications. Essentiellement en plaçant la question dans un large contexte, le Canada cherche à harmoniser ses lois sur le transport maritime pour tenir compte des normes et des accords internationaux.

Au sujet des obligations et de la responsabilité, la Loi relative au transport des marchandises par eau. . . Depuis des années, le plafond des obligations que nous respectons est trop bas, et nous essayons de mettre la loi à jour en relevant ce plafond pour le faire passer essentiellement de 500$ à environ 1000$ par colis, comme on l'indique dans ce projet. Compte tenu des conséquences de l'inflation au cours des trente dernières années, il est important que nous établissions des régimes d'obligations internationales avec nos partenaires commerciaux de l'OCDE.

Quant à l'assurance maritime, il s'agit d'améliorer le cadre législatif régissant cette activité. À la suite d'une décision de la Cour suprême, l'assurance maritime s'est trouvée dans les limbes, pour ainsi dire, et il est devenu nécessaire de réaffirmer la compétence fédérale dans ce domaine.

Essentiellement, ces deux projets de loi ont fait l'objet de consultations très étendues, ce dont mon collègue, M. Rysanek, vous parlera, et les objectifs visés font l'assentiment général; les efforts déployés pour atteindre ces objectifs ont reçu de solides appuis.

Pour respecter les mesures prises par nos partenaires de l'OCDE, nous avons dû arriver à un compromis au sujet de la Loi relative au transport des marchandises par eau, compromis qui porte surtout sur les plafonds. Je devrais maintenant sans

[*Text*]

a lot of the clauses you will see in these bills are fairly standard clauses, which either existed in the British Marine Insurance Act, on which the jurisprudence is established, and also in the old Carriage of Goods by Water Act.

The novelty elements are not necessarily every single clause, but basically a change in the limits and general responsibility and the principle of asserting the federal jurisdiction.

So unless you have other questions, I could leave Mr. Rysanek to go over these bills.

Le vice–président (M. Atkinson): Merci, monsieur Pageot.

Je mets maintenant en délibération l'article 1 de chacun des projets de loi.

Monsieur Rysanek.

Mr. Jerry Rysanek (Chief, Policy Development, Marine Insurance and Liability, Transport Canada): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, ladies and gentlemen. I will first address the Carriage of Goods by Water Act, as set out in Bill C–83.

The existing Carriage of Goods by Water Act was adopted in 1936, on the basis of an international convention known as the 1924 Hague Rules. These international rules provide a regime of liability for loss or damage to cargo during maritime carriage. Essentially, the rules set out the various rights and obligations of the two principal parties to a contract of carriage: the shipowners or carriers on the one hand, and on the other the cargo owners or shippers.

The rules contain several provisions which establish the carrier's liability to shippers for damage to the cargo, or which, in some specific cases, exempt the carrier from liability for such damage. In the existing act, the carrier's liability is fixed or limited to $500 per package.

The Hague Rules over the years were adopted by many of Canada's trading partners, but most of them moved in the meantime to the Hague–Visby Rules, which provide a more modern regime of liability. The Hague–Visby Rules were adopted at an international conference in 1968.

As the title suggests, the 1968 Hague–Visby Rules introduce various amendments to the original convention, among which the amendment concerning containerized cargo is probably the most important one.

As I mentioned earlier, the existing limit of the carrier is about $500 per package, and with the widespread use of containers, which the Hague Rules could not have envisioned in the 1920s, the issue that arose and caused considerable difficulties over the years, was whether a container is a package for the purposes of the $500 limit of liability. It is a very important issue to the industry and needs resolution.

[*Translation*]

doute laisser M. Rysanek vous présenter les principales dispositions de ces deux projets de loi dont beaucoup d'articles sont standard et existaient déjà soit dans la British Marine Insurance Act, fondation de la jurisprudence, soit dans l'ancienne Loi sur le transport des marchandises par eau.

Les éléments nouveaux n'apparaissent pas nécessairement dans chaque article, et il s'agit surtout d'une modification des plafonds et de la responsabilité générale, ainsi que de l'affirmation du principe de la compétence fédérale.

Donc, si vous n'avez pas de questions à me poser, je donne la parole à M. Rysanek.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Pageot.

I now open the debate on clause 1 of each of these bills.

Mr. Rysanek.

M. Jerry Rysanek (chef, Développement des politiques, Assurance maritime et obligations, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous parlerai tout d'abord de la Loi relative au transport des marchandises par eau, soit du projet de loi C–83.

La Loi actuelle sur le transport des marchandises par eau, inspirée d'une convention internationale connue sous le nom de Règles de La Haye de 1924, a été adoptée en 1936. Ces règles fournissent un régime d'obligations à respecter en cas de perte ou d'endommagement de marchandises pendant le transport maritime. Elles définissent les droits et obligations des deux parties les plus importantes dans un contrat de transport: d'une part, les propriétaires de navires ou les transporteurs, et, d'autre part, les propriétaires des marchandises ou les expéditeurs.

Dans ces règles, plusieurs dispositions établissent la responsabilité du transporteur vis–à–vis des expéditeurs si les marchandises sont endommagées, ou, dans certains cas précis, elles exonèrent le transporteur de sa responsabilité en cas de dommages. La loi actuelle limite l'obligation du transporteur à un maximum de 500$ par colis.

Les règles de La Haye ont été adoptées au fil des ans par bon nombre de partenaires commerciaux du Canada, mais la plupart de ces derniers sont graduellement passés aux règles dites de La Haye–Visby, qui établissent un régime de responsabilité plus moderne. Les règles de La Haye–Visby furent adoptées lors d'une conférence internationale en 1968.

Comme le titre le suggère, les règles de La Haye–Visby ont sensiblement modifié la convention originale, le plus important changement étant celui qui concerne l'expédition de marchandises en conteneur.

Comme je l'ai déjà indiqué, la limite des obligations du transporteur est fixée à environ 500$ par colis, et compte tenu de l'emploi désormais très répandu des conteneurs, ce que les règles de La Haye ne pouvaient pas prévoir dans les années 1920, la question de savoir si un conteneur est un colis soumis à la limite de 500$ a été soulevée et a créé de nombreuses difficultés au cours des années. C'est une question qui intéresse beaucoup ce secteur, et il faut y répondre.

[*Texte*]

The Visby amendments also clarify the situation regarding the interpretation and the application of the limit of liability to containerized cargo. They also provide a separate limit of liability based on the weight of the cargo. There was a new limit that did not exist in the original convention and it allows the shipper to claim on the basis of $3 per kilo, whichever is the higher limit.

• 1015

In 1978 the United Nations adopted another convention known as the Hamburg Rules. That's the most recent international convention in this field. The Hamburg Rules introduced substantive changes, and are therefore quite different from the Hague–Visby Rules. Generally the Hamburg Rules are considered to be more favourable to shippers' interests. They increased further the limits of liability by about 25% over the Hague–Visby Rules. In terms of dollars it's about $1,250 per package, or $3.75 per kilo.

Our consultation with industry on the existing legislation, the Carriage of Goods by Water Act, has always led to unanimous agreement that the act is outdated and it must be revised. Unfortunately, the consultations were less conclusive as to which regime Canada should follow, the Hague–Visby Rules or the Hamburg Rules. The carriers and their insurers, and the cargo insurers and the legal community supported the Hague–Visby Rules, while the shippers understandably preferred the Hamburg Rules.

Eventually, after years of consultation a compromise solution was reached which is now embodied in Bill C–83. Canada would move first to the Hague–Visby Rules under part I of the bill, and subject to a review within six years to determine if the time had come when it could move to the Hamburg Rules contained in part II of the act.

This approach has the support of all industry groups. It's a compromise solution, but it is also one which allows Canada to implement a new liability regime on a gradual basis and in step with the acceptance and adoption of international conventions by our trading partners. The current legislation of our trading partners, which is an important element in the promotion of international uniformity of shipping law, is presented in a pie chart which you will find under tab 4 in your briefing books.

Thank you, Chairman. That's as far as the Carriage of Goods by Water Act is concerned.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Rysanek.

Mr. Keyes (Hamilton West): In order to harmonize this marine legislation on the international level, as this bill seeks to do, I understand that consultations have been undertaken with the provinces. Why is it that Quebec and Ontario haven't taken any position in regard to this? Are there complications? Is it just that they haven't had enough time to examine this bill?

[*Traduction*]

Les modifications de Visby ont permis d'interpréter plus clairement la clause fixant le plafond des obligations et ont permis de l'appliquer au transport en conteneur. Elles prévoient en effet une obligation dont le plafond est fonction du poids des marchandises. Les nouvelles règles établissaient un plafond qui n'était pas mentionné dans la première convention; elles prévoyaient, en cas de dommage, une compensation de 3$ le kilo et permettaient à l'expéditeur de choisir le mode de compensation donnant le plafond le plus élevé.

Les Nations Unies ont ensuite adopté en 1978 une autre convention connue sous le nom des Règles de Hambiurg. C'est la plus récente des conventions dans ce domaine. Ces règles présentent des modifications fondamentales et diffèrent donc considérablement des règles de La Haye–Visby. On admet généralement que les règles de Hambourg favorisent davantage les intérêts des expéditeurs. Les limites de la responsabilité sont augmentées d'environ 25 p. 100 par rapport à celles prévues dans les Règles de La Haye–Visby. En dollars, il s'agit d'environ 1 250$ par colis, ou de 3,75$ le kilo.

Nos consultations avec les entreprises concernées ont toujours abouti à un accord unanime pour reconnaître que la Loi sur le transport des marchandises par eau était désuète et qu'elle devait être modifiée. Malheureusement, le résultat des consultations était moins évident quant au choix des règles que le Canada devrait adopter: celles de La Haye–Visby, ou celles de Hambourg. Les transporteurs et leurs compagnies d'assurance, les compagnies d'assurance de marchandises et la profession juridique favorisaient les règles de La Haye–Visby, alors que les expéditeurs préféraient celles de Hambourg, ce qui se comprend facilement.

Finalement, après des années de consultation, il a été possible d'en arriver à un compromis qui se traduit maintenant dans les dispositions du projet de loi C–83. Dans la première partie du projet de loi, le Canada adopterait les Règles de La Haye–Visby, sous réserve d'un examen six ans après l'adoption du projet de loi afin de voir s'il serait judicieux d'adopter les règles de Hambourg présentées dans la deuxième partie de la loi.

Toutes les entreprises intéressées se sont déclarées en faveur de cette démarche. C'est un compromis, mais il permet au Canada d'appliquer graduellement un nouveau régime de responsabilité qui reflète les conventions internationales adoptées par nos partenaires commerciaux. À l'onglet 4 de votre classeur, vous trouverez un graphique circulaire qui donne la répartition des règles législatives que nos partenaires commerciaux ont adoptées et qui constituent un élément important pour promouvoir l'uniformité du droit maritime sur le plan international.

Monsieur le président, cela termine mes remarques au sujet de la Loi relative au transport des marchandises par eau.

Le vice–président (M. Atkinson): Merci, monsieur Rysanek.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Pour harmoniser la législation maritime avec les instruments internationaux existant dans le domaine, objectif visé par le présent projet de loi, je crois comprendre que vous avez également consulter les provinces. Pourquoi est–ce que le Québec et l'Ontario n'ont pas pris position à cet égard? Y a–t–il des complications? Est–ce que ces provinces n'ont tout simplement pas disposé d'assez de temps pour étudier le projet de loi?

[*Text*]

Mr. Rysanek: If I may, sir, the consultation on this particular bill as opposed to the one that we will be discussing shortly, the marine insurance act, did involve consultation with provinces, and as a matter of fact there was a positive reaction from the Province of Quebec. It is on Bill C–97 that, as you just pointed out, Quebec and Ontario did not take any position. I may deal with it as soon as we turn to that particular bill.

Mr. Keyes: I thought we were going into questioning on both now.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): I too thought that was what we were going to do. It's just the Carriage of Goods by Water Act at this point. Are there any other questions on Bill C–83?

• 1020

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I am looking for this pie chart in tab 4 that you mentioned. Can you give me a notion of where our trading partners are, and maybe take the United States as an example, in the application of the three sets of rules?

Mr. Rysanek: The United States legislation currently is based on the 1924 Hague Rules. They have been much in the same position as we were over the years, trying to find a solution domestically and broader–based support for one or the other option. It seems they have been less fortunate in arriving at a common position. Occasionally one hears that the United States is considering a similar approach to the one which we just set out in our legislation and which indeed Australia adopted in its own legislation about two years ago.

To answer your question, it is the Hague Rules at the moment, with no imminent sign of change there.

Mr. Keyes: Is there any reason to question if there would be any cause for concern or conflict over how we carry our goods by water, as this relates to NAFTA?

Mr. Rysanek: We have considered it, not only with respect to the Carriage of Goods by Water Act but also other liability regimes and the relations there may be with NAFTA, but what we heard from the industry in particular was that nobody saw any implications, especially for this legislation which covers water–borne trade. Basically it is left to the commercial parties to decide what sort of regime they wish to operate under, and our industry did not see any particular problem operating the proposed legislation under NAFTA with the United States.

Mr. Pageot: I may add that Canada's trade with Mexico by maritime mode is still relatively modest, and our attitude has been to try to stick to an international regime with the rest of the OECD nations. We do that with Europe on the International Maritime Organization for coastguard and safety. For over 90% of our traffic we use ocean–going ships of a variety of flags, and so on.

[*Translation*]

M. Rysanek: Si vous me le permettez, monsieur, je vous signale que, contrairement à ce qui s'est passé au sujet de l'autre projet de loi dont nous allons parler dans quelques instants, c'est–à–dire le projet de loi sur l'assurance maritime, le projet de loi relatif au transport des marchandises par eau a fait l'objet de consultations avec les provinces, et la réaction du Québec a été positive. C'est au sujet du projet de loi C–97 que le Québec et l'Ontario, comme vous venez de le signaler, n'ont pas pris position. J'en parlerai dès que nous passerons à ce projet de loi.

M. Keyes: J'avais l'impression que nous allions commencer maintenant à poser des questions sur les deux projets de loi.

Le vice–président (M. Atkinson): C'était également mon impression. Mais pour le moment, nous ne parlons que de la Loi relative au transport des marchandises par eau. Y a–t–il d'autres questions au sujet du projet de loi C–83?

M. Richardson (Calgary–Sud–Est): Je regarde actuellement le graphique circulaire, à l'onglet 4 que vous avez mentionné. Pouvez–vous nous donner une idée des choix faits par nos partenaires commerciaux au sujet de ces trois jeux de règles? Vous pourriez peut–être prendre les États–Unis à titre d'exemple.

M. Rysanek: La loi américaine se fonde actuellement sur les Règles de La Haye de 1924. Les États–Unis se trouvent dans la même situation que celle que nous avons connue pendant des années, et ils essayent d'en arriver à une entente sur le plan national et d'obtenir un appui plus généralisé en faveur de l'une ou de l'autre des options offertes. Il semble qu'ils aient eu plus de mal pour en arriver à une position commune. De temps à autre, on entend dire que les États–Unis envisagent d'adopter une démarche similaire à celle qui est intégrée au projet de loi et que d'ailleurs l'Australie a adoptée il y a deux ans environ.

Pour répondre à votre question, les États–Unis utilisent les Règles de La Haye, et l'on ne prévoit pas de changement dans le proche avenir.

M. Keyes: Risque–t–il d'y avoir conflit entre nos règles relatives au transport par eau et celles qui découleraient de l'ALÉNA?

M. Rysanek: Nous avons envisagé cette possibilité, non seulement en ce qui concerne le transport des marchandises par eau, mais aussi au sujet d'autres régimes de responsabilité et des conséquences que l'ALÉNA pourrait avoir à cet égard. Personne, notamment dans les entreprises concernées, ne voyait de difficultés surtout au sujet de la Loi relative au transport des marchandises par eau. Essentiellement, il appartient aux entreprises elles–mêmes de choisir le régime qui les régira, et les entreprises canadiennes ne pensaient pas que la loi proposée, gênerait nos rapports avec les États–Unis dans le cadre de l'ALÉNA.

M. Pageot: Je me permets d'ajouter que les échanges commerciaux entre le Canada et le Mexique, par voie maritime, représentent un volume assez modeste. Nous avons choisi d'essayer de respecter les règles internationales dans nos rapports avec les autres pays de l'OCDE. C'est ce que nous faisons avec les pays européens à l'égard de l'Organisation maritime internationale pour la garde côtière et la sécurité. Plus de 90 p. 100 de nos échanges commerciaux par voie maritime se font avec des navires de haute mer battant des pavillons très divers.

[*Texte*]

If we develop an approach for international conventions based by bloc of nations, it may be a little bit restrictive, with many shipowners registered in Europe or many other countries. We try not necessarily to have conventions strictly on a continental basis, but as much as possible in line with the international conventions.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): When was the last time you consulted with the industry groups? Are they aware that the bill is at this stage? What would the industry be thinking about it right now?

Mr. Rysanek: All of the industry are aware that the bill had a second reading last Friday. They were generally pleased that the bill is progressing. Our last consultation on the nuts and bolts of the bill was about a year and a half ago, before we started drafting. That was where we reached our compromise with all concerned.

The shippers, understandably, had always made it clear to us that they preferred the Hamburg Rules, but eventually they lent their support to the staged approach and expressed their hope that Canada would also take steps to promote the adoption of the Hamburg Rules among our trading partners over the intervening period of six years. That was the basis of the their support, and they repeated or confirmed this support again yesterday when I spoke to them.

• 1025

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much. I don't think there are any further questions on C–83.

We shall move on to Bill C–97.

Mr. Rysanek: Mr. Chairman, current federal legislation on marine insurance matters is very limited and is confined to laws governing the operations of insurance companies. This legislation is contained in the 1992 Insurance Companies Act, which replaced the Canadian and British Insurance Companies Act and the Foreign Insurance Companies Act, both of which were of long standing.

Traditionally, laws governing the contract of insurance as distinct from company operations have been adopted by the provinces, including laws governing contracts for marine insurance. The absence of federal legislation on contracts for marine insurance has raised serious concerns among the marine insurance industry and the marine legal community in the light of the judgment of the Supreme Court of Canada in the so–called Triglav case. A full citation of this case is included in your briefing books.

The court held in that case that a contract of marine insurance is a contract of maritime law clearly within the jurisdiction of Parliament as part of navigation and shipping and as such it is governed by Canadian maritime law. As a result, provincial legislation governing contracts of marine insurance may, at least in part, be inoperative following this judgment.

Industry groups concerned with this issue urged the government to enact a federal marine insurance act to resolve the uncertainty that now exists as to the scope and application of provincial marine insurance acts. The industry also urged the

[*Traduction*]

Si notre ligne de conduite vis–à–vis des conventions internationales se fondait sur les blocs de pays, cela pourrait être quelque peu restrictif, car beaucoup de propriétaires de navires sont inscrits en Europe ou dans de nombreux autres pays. Nous nous efforçons d'avoir des conventions qui ne sont pas nécessairement reliées à une base continentale, mais qui, dans toute la mesure du possible, s'alignent sur les conventions internationales.

Le vice–président (M. Atkinson): Quand vos dernières consultations ont–elles eu lieu avec les représentants du secteur? Savent–ils que le projet de loi est déjà arrivé à cette étape? Qu'en pensent–ils maintenant?

M. Rysanek: L'ensemble du secteur sait que le projet de loi a fait l'objet d'une deuxième lecture vendredi dernier. Les entreprises sont généralement satisfaites des progrès accomplis. Notre dernière consultation sur les détails du projet de loi a eu lieu il y a environ un an et demi, avant que nous commencions à rédiger le projet. C'est alors que toutes les parties intéressées ont accepté ce compromis.

Naturellement, les expéditeurs avaient toujours indiqué très clairement qu'ils préféraient les Règles de Hambourg, mais ils ont finalement accepté une démarche graduelle et exprimé l'espoir que le Canada prendrait des mesures pour promouvoir l'adoption des Règles de Hambourg par nos partenaires commerciaux pendant la période intermédiaire de six ans prévue. C'était la raison de leur appui et ils ont confirmé cet appui encore hier lorsque je leur ai parlé.

Le vice–président (M. Atkinson): Merci beaucoup. Je ne pense pas qu'il y ait d'autres questions au sujet du projet de loi C–83.

Nous allons passer au projet de loi C–97.

M. Rysanek: Monsieur le président, la législation fédérale actuelle en matière d'assurance maritime est très limitée et se résume à des lois régissant les activités des sociétés d'assurance. Il s'agit de la Loi de 1992 sur les sociétés d'assurances, qui remplace la Loi sur les compagnies d'assurance canadiennes et britanniques, et de la Loi sur les compagnies d'assurance étrangères, toutes deux en vigueur depuis très longtemps.

Depuis toujours, c'était les provinces qui adoptaient des lois régissant les contrats d'assurance, par opposition aux autres activités des entreprises, et cela incluait des lois régissant les contrats d'assurance maritime. L'absence d'une législation fédérale régissant les contrats d'assurance maritime a suscité de graves préoccupations dans l'industrie de l'assurance maritime et parmi les spécialistes du droit maritime, par suite du jugement de la Cour suprême du Canada dans l'affaire Triglav. Nous avons inclus dans votre documentation le texte complet de cette affaire.

La Cour a jugé en l'occurrence qu'un contrat d'assurance maritime est un contrat relevant du droit maritime; il est donc clairement de la compétence du Parlement, qui est chargé des questions afférentes à la navigation et à la marine marchande, et, à ce titre, un tel contrat est régi par le droit maritime canadien. En conséquence, les lois provinciales sur les contrats d'assurance maritime risquent, tout au moins en partie, d'être inopérantes par suite de ce jugement.

Les groupes intéressés par cette question ont exhorté le gouvernement à adopter une loi fédérale sur l'assurance maritime pour mettre fin à l'incertitude qui existe actuellement quant à la portée et à l'application des lois provinciales sur

[*Text*]

government to consider the British Marine Insurance Act of 1906 as a model for the federal legislation, since it has been already used as the basis of the existing provincial legislation on marine insurance and indeed as the basis of national legislation in this field among many of our trading partners.

Bill C–97 accomplishes this objective by preserving the substance of the provisions of the British act while modifying the form in which they are expressed to meet the current drafting standards. As in the case of Bill C–83, this bill was also drafted after extensive consultations with our industry.

The main provisions establish a statutory framework for the contractual relationship of the principal parties to a contract of marine insurance. In this case it's the insurer on the one hand and the insured or insurance buyers on the other.

The bill sets out the respective rights and obligations arising under the contract and the principles of indemnity for losses covered by the contract. The proposed legislation is essential to correct anomalies and uncertainties that make the conduct of business operations unpredictable today insofar as marine insurance is concerned. That would be my brief, Mr. Chairman, on Bill C–97.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Rysanek.

Mr. Keyes: I thought Mr. Rysanek was going to touch on the question I had asked earlier.

Mr. Rysanek: I should have done that. We consulted naturally with the provinces, and the consultations have been spanning over a couple of years. Eventually we received support from the governments of eight provinces, with the exceptions of the Province of Ontario and the Province of Quebec. These provinces have never taken a position on this issue. They have never objected either, or raised any objections since we presented the bill. I cannot explain to you at the moment why these two provinces have not taken any position.

• 1030

Mr. Keyes: You'll have to excuse my ignorance of the content of the bill, but just off the top of my head, if we're talking about a marine insurance act, are the implications of this bill applicable to the transport of goods on the Great Lakes system?

Mr. Rysanek: The provisions of this bill would be applicable to any insurance contract, and that insurance contract would cover shipments on the Great Lakes. Yes, the provisions would be applied.

Mr. Keyes: And Ontario has never responded to this bill or said whether it was good, bad, or indifferent?

Mr. Rysanek: You are certainly touching on a legal issue and I should not attempt to deal with it. Perhaps I could ask Mr. Robin Carter to respond to your question. He's our legal adviser on Bill C–97.

Mr. Robin Carter (Legal Counsel for Bill C–97, Transport Canada): I am not certain I can give the answer you want on why Ontario did not make a response. Ontario has a marine insurance act of its own, as do a number of the provinces. In

[*Translation*]

l'assurance maritime. Les intervenants dans le secteur ont également exhorté le gouvernement fédéral à prendre comme modèle la British Marine Insurance Act de 1906, étant donné qu'elle a déjà servi de base aux lois provinciales actuelles sur l'assurance maritime et aux lois nationales en la matière chez beaucoup de nos partenaires commerciaux.

Le projet de loi C–97 atteint cet objectif en conservant l'essentiel des dispositions de la loi britannique tout en en modifiant le libellé de manière à respecter les normes de rédaction actuellement en vigueur. Tout comme le projet de loi C–83, cette mesure a été rédigée à la suite de consultations prolongées avec notre secteur.

Les principales dispositions établissent un cadre statutaire pour les rapports contractuels entre les parties à un contrat d'assurance maritime. Il s'agit en l'occurrence de l'assureur, d'une part, et de l'assuré ou souscripteur d'assurance, d'autre part.

Le projet de loi expose les droits et obligations respectifs découlant du contrat, ainsi que les principes d'indemnisation pour les pertes visées par le contrat. Le projet de loi est essentiel pour remédier aux anomalies et mettre fin aux incertitudes qui rendent les affaires imprévisibles de nos jours dans le domaine de l'assurance maritime. Je termine ici mon exposé sur le projet de loi C–97, monsieur le président.

Le vice–président (M. Atkinson): Merci, monsieur Rysanek.

M. Keyes: Je pensais que M. Rysanek allait aborder la question que j'ai posée tout à l'heure.

M. Rysanek: J'aurais dû le faire. Nous avons naturellement consulté les provinces, et ces consultations se sont poursuivies pendant quelques années. Nous avons finalement obtenu l'appui des gouvernements de huit provinces, les exceptions étant l'Ontario et le Québec. Ces provinces n'ont jamais adopté de position sur la question. Elles n'ont jamais formulé d'objection non plus depuis la présentation du projet de loi. Pour l'instant, je ne peux pas vous expliquer pourquoi ces deux provinces n'ont pas pris position sur la question.

M. Keyes: Je vous prie de m'excuser de ne pas bien connaître la teneur du projet de loi, mais je vais vous poser ma question tout de même. Comme nous parlons d'une loi sur l'assurance maritime, pouvez–vous me dire si ce projet de loi peut s'appliquer au transport des marchandises dans le réseau des Grands Lacs?

M. Rysanek: Les dispositions de ce projet de loi s'appliquent à tout contrat d'assurance, y compris les contrats assurant des marchandises transportées sur les Grands Lacs. Par conséquent, les dispositions du projet de loi s'appliqueraient.

M. Keyes: Et l'Ontario n'a jamais exprimé d'opinion sur ce projet de loi, le gouvernement n'a jamais dit s'il le trouvait bon, mauvais ou quelconque?

M. Rysanek: Il s'agit certainement là d'une question d'ordre juridique et je ne devrais pas tenter d'en discuter. Je pourrais peut–être demander à M. Robin Carter de répondre à votre question. Il est notre conseiller juridique pour le projet de loi C–97.

M. Robin Carter (conseiller juridique pour le projet de loi C–97, Transports Canada): Je ne suis pas certain de pouvoir vous dire pourquoi l'Ontario n'a pas donné d'opinion. L'Ontario a sa propre loi sur l'assurance maritime, comme

[*Texte*]

other words, the provisions in the U.K. statute were repeated in the provincial legislation many years ago. The lacuna in the law was partly created because of the Supreme Court of Canada's decision in 1983, which indicated that contracts of marine insurance were part of maritime law, and maritime law is federal law.

For the last 10 years there's been a development, not only in other decisions in the Supreme Court of Canada but within the marine insurance industry, which is saying, if it's federal law, do we apply the provincial statutes? That has never been decided. My guess is that neither Quebec nor Ontario wanted to take a position either way because they didn't know the answer to the question of whether the Ontario or the Civil Code applied, given these new decisions by the Supreme Court of Canada.

Mr. Keyes: As a legal expert do you see an occasion in the future where there could be a conflict between the federal statute or laws and provincial maritime laws in regard to a particular incident that may occur on the Great Lakes?

Mr. Carter: If you're talking about marine insurance—

Mr. Keyes: Yes.

Mr. Carter: —I can't see a practical business problem arising, because the industry itself wants to have clarity in the law, the law being codified by a marine insurance act. Whether it's the provincial act or the federal act, the provisions of the statutes—

Mr. Keyes: Oh, I see.

Mr. Carter: —are more or less identical.

Mr. Keyes: Thank you.

Mr. Carter: We're all asking the question, what will happen in the future? Nobody knows the answer.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek): To sum up, the British Marine Insurance Act, 1906, is the mother of all marine insurance acts and forms the basis of existing provincial legislation and the basis of what is proposed now.

Mr. Rysanek: That's correct.

Mr. Wilson: And the industry is in agreement and wants this legislation.

Mr. Rysanek: That's quite correct.

Mr. Wilson: And all of the provinces have indicated support except Quebec and Ontario, which have not indicated that they are against.

Mr. Rysanek: Correct.

Mr. Wilson: As far as you gentlemen are concerned, there is no opposition that you're aware of, either provincially or amongst any of the players in the industry. Is this correct?

Mr. Rysanek: That's correct, yes.

Mr. Wilson: Thank you. It's unusual.

• 1035

M. Chartrand (Verdun—Saint-Paul): Est-ce qu'on a esssayé d'avoir l'approbation des deux provinces qui n'ont émis aucun commentaire jusqu'à maintenant? Est-ce qu'elles ne veulent pas se prononcer et attendent qu'on mette en oeuvre le projet de loi, ou si elles attendent tout simplement de contester le projet de loi par la suite?

[*Traduction*]

plusieurs autres provinces. Autrement dit, les dispositions de la loi britannique ont été incluses dans la loi provinciale il y a de nombreuses années. La loi est devenue déficiente en partie à cause de la décision rendue par la Cour suprême du Canada en 1983, selon laquelle les contrats d'assurance maritime relevaient du droit maritime, qui est de compétence fédérale.

Ces dix dernières années, la Cour suprême du Canada a rendu d'autres décisions, et les intervenants dans le secteur de l'assurance maritime se sont demandés si les lois provinciales s'appliquaient, puisqu'il s'agit d'un domaine de compétence fédérale. Aucune décision n'a été prise. Je suppose que les gouvernements du Québec et de l'Ontario n'ont pas voulu se prononcer dans un sens ou dans l'autre parce qu'ils ne savaient pas si la loi ontarienne ou le Code civil s'appliquait, étant donné ces nouvelles décisions de la Cour suprême du Canada.

M. Keyes: À titre d'avocat-conseil, entrevoyez-vous la possibilité d'un conflit entre la législation fédérale et les lois maritimes provinciales, si un incident quelconque survenait sur les Grands Lacs?

M. Carter: Si vous voulez parler d'assurance maritime. . .

M. Keyes: Oui.

M. Carter: . . . Je ne pense pas qu'un problème commercial pratique se pose, car l'industrie elle-même veut une loi claire et codifiée sur l'assurance maritime. Que ce soit la loi provinciale ou la loi fédérale, les dispositions législatives. . .

M. Keyes: Je vois.

M. Carter: . . .sont plus ou moins identiques.

M. Keyes: Je vous remercie.

M. Carter: Nous nous demandons tous ce qui se passera dans l'avenir. Personne ne connaît la réponse.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek): En somme, la British Marine Insurance Act de 1906 est l'ancêtre de toutes les lois sur l'assurance maritime et forme la base des lois provinciales existantes et de celles que l'on nous propose maintenant.

M. Rysanek: C'est exact.

M. Wilson: Et l'industrie est d'accord; elle veut cette loi.

M. Rysanek: C'est tout à fait exact.

M. Wilson: Et toutes les provinces ont exprimé leur appui, à l'exception du Québec et de l'Ontario, qui n'ont pas exprimé d'objection.

M. Rysanek: C'est exact.

M. Wilson: Pour autant que vous sachiez, messieurs, il n'y a aucune opposition à cette mesure, que ce soit parmi les gouvernements provinciaux ou dans l'industrie. Est-ce exact?

M. Rysanek: C'est exact, en effet.

M. Wilson: Merci. C'est inhabituel.

Mr. Chartrand (Verdun—Saint-Paul): Has there been any attempt to get the support of the two provinces that have not responded so far? Is it that they do not want to take a position and are waiting for the bill to come into force, or are they simply waiting to challenge the bill afterwards?

[*Text*]

Mr. Rysanek: Anything is possible, perhaps even the latter alternative, but we certainly tried on many occasions to have a dialogue to see if there were any problems. We met with officials in both provinces. We made it that far. There were undertakings that perhaps positions would be formulated, but nothing ever arrived.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): If there are no further questions with regard to the bill, I wish to thank you very much, gentlemen. Certainly our committee will be canvassing the industry to see if anybody does want to appear. We can ask you further questions at the appropriate time, if that becomes necessary. Thank you very much for your attendance here today.

Mr. Richardson: I didn't want to leave without thanking them for these excellent briefing books. I'm sure we would have had a lot more questions had we not had such good briefing prior to the meeting.

The Vice–Chairman (Mr. Atkinson): I declare the meeting adjourned.

[*Translation*]

M. Rysanek: Tout est possible, même la dernière possibilité dont vous parlé, mais nous avons certainement tenté à bien des reprises d'en discuter avec leurs représentants, pour voir s'il y avait des difficultés. Nous nous sommes réunis avec des hauts fonctionnaires des deux provinces. Nous sommes allés jusque–là. On nous avait dit que la position de ces gouvernements nous serait communiquée, mais nous n'avons rien reçu.

Le vice–président (M. Atkinson): S'il n'y a pas d'autres questions à poser au sujet du projet de loi, je vous remercie beaucoup, messieurs. Notre comité va certainement sonder à l'industrie pour savoir si elle voudrait faire témoigner des représentants. Nous pourrons vous poser d'autres questions le moment venu, si cela s'avère nécessaire. Je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui.

M. Richardson: Je ne voudrais pas partir sans remercier nos témoins pour ces excellents documents d'information. Je suis persuadé que nous aurions eu beaucoup d'autres questions à poser si nous n'avions pas reçu de si bonnes informations avant la réunion.

Le vice–président (M. Atkinson): La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination;

Jerry Rysanek, Chief, Policy Department, Marine Insurance and Liability;

Marc Gauthier, Legal Counsel (C–83);

Robin Carter, Legal Counsel (C–97).

TÉMOINS

De Transports Canada:

André Pageot, directeur général, Politique et programme maritimes, Politiques et coordination;

Jerry Rysanek, chef, Élaboration des politiques, Assurance maritime et responsabilité civile;

Marc Gauthier, conseiller juridique (C–83);

Robin Carter, conseiller juridique (C–97).

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T82

Governme
Publicati

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Thursday, March 25, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 35

Le jeudi 25 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 110(1) and 111, consideration of an Order–in–council appointment

CONCERNANT:

Conformément aux articles 110(1) et 111 du Règlement, examen d'une nomination par décret

---

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25518—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 25, 1993
(52)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Lee Richardson.

Acting Members present: Bill Casey for Geoff Wilson; Joy Langan for Iain Angus.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From VIA Rail Canada Inc.: Marc LeFrançois, Chairman of the Board of Directors.

In accordance with its mandate under Standing Orders 110(1) and 111, the Committee proceeded to consider an Order–in–council appointment.

Marc LeFrançois made a statement and answered questions.

At 10:50 o'clock a.m., the Vice–Chairman (Government) took the Chair.

At 11:05 o'clock a.m., the Chairman took the Chair.

At 11:25 o'clock a.m., it was agreed, — That the Committee proceed *in camera*.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE JEUDI 25 MARS 1993
(52)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Membres suppléants présents: Bill Casey remplace Geoff Wilson; Joy Langan remplace Iain Angus.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De VIA Rail Canada Inc.: Marc LeFrançois, président du Conseil d'administration.

En conformité du paragraphe 110(1) et de l'article 111 du Règlement, le Comité examine une nomination par décret.

Marc LeFrançois fait un exposé et répond aux questions.

À 10 h 50, le vice–président (ministériel) remplace le président.

À 11 h 05, le président revient au fauteuil.

À 11 h 25, il est convenu, — Que la séance se poursuive à huis clos.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, March 25, 1993

• 1007

The Chairman: Order.

We have with us this morning Mr. Marc LeFrançois, the newly appointed chairman of the board of directors of VIA Rail. Before I give the floor to Mr. LeFrançois, I'd like to set out for our witness and for the members the broad rules parliamentary committees operate under when reviewing Order in Council appointments.

Standing Order 111 sets forth the terms for the examination of the appointee or nominee in the designated standing committee. Paragraph (2) of Standing Order 111 states that the committee, if it should call an appointee or nominee to appear pursuant to section (1) of this Standing Order, shall examine the qualifications and competence of the appointee or nominee to perform the duties of the post to which he or she has been appointed or nominated.

The interpretation of the words ''qualifications and competence'' has evolved since the adoption of this Standing Order in 1986. Whereas there might have been a reluctance on the part of chairpersons to allow broad policy questions to witnesses in 1986, there is now a realization that opinions on broad policy, competence, and qualification may be related. I emphasize the words ''broad policy'' because I do not believe the committee expects a person nominated or appointed as head of a government department or agency to have all the information dealing with the nuts and bolts of its operations, nor do I believe they are particularly pertinent to the exercise we are now conducting today, but I believe a strong argument can be made to allow broad policy questions to be put to the appointee or nominee in order to gauge his ability to perform the duties of the post to which he or she has been appointed or nominated.

Citation 760(1) of Beauchesne's sixth edition states that committees are generally regarded as creatures of the House and are governed for the most part of their proceedings by the same rules that prevail in the House. It stands to reason that general principles that apply to the types of questions acceptable in the House must also hold for committees. Citation 409(3), for example, states that a question ought to seek information and therefore cannot be based on hypothesis and cannot seek an opinion, either legal or otherwise. Citation 411(2) states that a question may not seek information about matters that by their nature are secret, such as decisions or proceedings of cabinet.

As I mentioned at the outset, I raise those questions in order to assist the witness and the members in understanding the general framework under which I believe we should operate. I would ask that members bear these guidelines in mind when attempting to determine what line of questioning is proper. Your cooperation in this regard is, as always, very much appreciated.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 25 mars 1993

Le président: La séance est ouverte.

Nous accueillons ce matin M. Marc LeFrançois, qui vient d'être nommé président du conseil d'administration de VIA Rail. Avant de lui céder la parole, j'aimerais exposer aux témoins ainsi qu'aux membres les grandes règles de procédure des comités parlementaires qui s'appliquent à l'examen des nominations par décret.

L'article 111 du Règlement pose les conditions d'examen par le comité permanent désigné des titres, qualités et compétence des personnes nommées ou proposées. L'alinéa (2) de l'article 111 du Règlement dispose que le comité, s'il convoque une personne nommée ou dont on a proposé la nomination conformément au paragraphe (1) du présent article, examine les titres, les qualités et la compétence de l'intéressé et sa capacité d'exécuter les fonctions du poste auquel il a été nommé ou auquel on propose de le nommer.

L'interprétation de l'expression «les qualités et la compétence» a évolué depuis l'adoption du Règlement en 1986. Bien que des présidents aient pu avoir des hésitations à discuter de vastes questions de politique générale avec des témoins en 1986, on reconnaît maintenant que les opinions qu'on peut avoir sur la politique générale, les compétences et les qualités peuvent être liées les unes aux autres. J'insiste sur l'expression «politique générale» parce que je ne pense pas que le comité s'attende à ce qu'une personne proposée ou nommée à la direction d'un ministère ou d'une agence dispose de tous les renseignements qui concernent les moindres aspects de son fonctionnement, et je ne pense pas du reste que cela soit tellement important pour mener à bien ce que nous avons à faire aujourd'hui, mais je crois néanmoins qu'on peut poser des questions de politique générale à la personne nommée ou proposée afin d'évaluer sa capacité de remplir les fonctions du poste auquel il ou elle a été nommé(e) ou proposé(e).

Le commentaire 760(1) de la sixième édition du *Beauchesne* dispose que les comités sont généralement considérés comme des créations de la Chambre et sont régis pour l'essentiel de leurs délibérations par les mêmes règles que celles qui s'appliquent à la Chambre. Il faut en déduire que les principes généraux qui s'appliquent aux types de questions admissibles à la Chambre valent également pour les comités. Le commentaire 409(3), par exemple, dispose qu'une question doit viser à obtenir de l'information et ne peut donc pas reposer sur une hypothèse et ne peut pas non plus viser à obtenir une opinion, qu'elle soit juridique ou autre. Le commentaire 411(2) dispose qu'une question ne doit pas viser à obtenir de l'information relativement à des sujets qui sont de nature secrète, comme des décisions ou des débats du Cabinet.

Comme je l'ai mentionné au départ, je soulève ces points afin d'aider le témoin et les membres à bien saisir le cadre général auquel, à mon sens, nous devrions nous tenir. J'aimerais demander aux membres de les garder présentes à l'esprit quand ils évalueront la recevabilité de leurs questions. Je compte sur votre coopération, comme toujours, et je vous en remercie.

[*Texte*]

• 1010

If it gives any comfort at all to our witness, I can say that I speak with some authority when I say that the committee does not expect the person nominated to have all of the information dealing with the nuts and bolts of its operations, because indeed those were exactly the conditions under which I came to sit as the chair of this committee—which has been brought to my attention from time to time, both inside this institution and beyond.

At any rate, we welcome our new chairman of VIA Rail, Mr. Marc LeFrançois.

I trust that you will enjoy your tenure as chairman, and we look forward to working with you over the coming months.

If our witness this morning has a brief statement that he would like to present at the onset, I invite him to proceed.

Mr. Marc LeFrançois (Chairman of the Board of Directors, VIA Rail Canada Inc.): Thank you. As you just said, my name is Marc LeFrançois, Chairman of VIA Rail, and I have been a member of the board since 1985. I am pleased to be here today. With me is Mr. Lawless, President and Chief Executive Officer.

This is my first appearance before the transport committee, and I am pleased to have the opportunity to dialogue with you and try to answer your questions. I am aware that Mr. Lawless and his officers appeared before the committee on February 16, and I have had the opportunity to read the transcript from that appearance.

Once again, I am pleased to be here to answer your questions. If I may, most of them will be answered in my own language, which is French.

Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. LeFrançois.

I shall now pass the meeting over to Mr. Manley for comment and/or questions.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Chairman.

Bienvenue à notre Comité, monsieur LeFrançois, et félicitations pour votre nomination au poste de président du conseil d'administration de VIA Rail.

As you know, we have simultaneous translation, so we will be happy to have you respond at your comfort

en français si vous le voulez.

I would like to start by saying that, as you know, VIA Rail represents a very large capital investment of public funds and is currently absorbing in the neighbourhood of $400 million a year of taxpayers' money by way of operating subsidy, which is a lot of money by anyone's calculation. Would you please explain to the committee why you feel that you are qualified to be the chairman of the board of VIA Rail?

Mr. LeFrançois: This is certainly not an easy answer to give you. I have been in business for 30 years. I am used to running businesses across the country and overseas, having had the opportunity to serve VIA on the board of directors for eight years and knowing all the problems we have to face in running that company.

[*Traduction*]

Si cela peut rassurer le témoin, je peux dire que je parle en toute connaissance de cause quand je dis que le comité ne s'attend pas à ce que la personne proposée dispose de tous les renseignements concernant le menu détail du fonctionnement de l'organisme en question, étant donné que je me suis moi-même trouvé dans cette même situation quand j'ai assumé la présidence du comité—ce qu'on m'a rappelé à quelques reprises tant à l'intérieur de l'institution qu'ailleurs.

Quoi qu'il en soit, nous souhaitons la bienvenue au nouveau président de VIA Rail, M. Marc LeFrançois.

J'ai confiance que vous serez heureux dans ce rôle de président et nous attendons avec plaisir la possibilité de collaborer avec vous au cours des mois qui viennent.

Si le témoin a une brève déclaration à faire au début, je l'invite à prendre la parole.

M. Marc LeFrançois (président du conseil d'administration, VIA Rail Canada Inc.): Merci. Comme vous venez de le dire, je suis Marc LeFrançois, président de VIA Rail, et je siége au conseil depuis 1985. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui. Je suis accompagné par M. Lawless, président et directeur général principal.

C'est la première fois que je comparais devant le Comité des transports, et je me réjouis d'avoir l'occasion de m'entretenir avec vous et d'essayer de répondre à vos questions. Je sais que M. Lawless et ses fonctionnaires ont déjà comparu devant le comité le 16 février, et j'ai pu lire le compte rendu de cette comparution.

Je le répète, je suis heureux d'être ici pour répondre à vos questions. Si vous le voulez bien, je répondrai à la plupart d'entre elles dans ma langue maternelle, le français.

Merci.

Le président: Merci, monsieur LeFrançois.

Je vais maintenant céder la parole à M. Manley pour qu'il fasse des observations ou pour qu'il pose des questions.

M. Manley (Ottawa–Sud): Merci, monsieur le président.

Welcome to our committee, Mr. LeFrançois and congratulations on your appointment as Chairman of the board of directors of VIA Rail.

Comme vous le savez, nous avons des services d'interprétation, et nous vous demandons donc de répondre dans la langue de votre choix.

in French if you wish.

J'aimerais d'abord dire que, comme vous le savez, VIA Rail représente un investissement majeur de fonds publics et accapare actuellement environ 400 millions de dollars par année des fonds publics à titre de subventions de fonctionnement, ce qui est incontestablement un montant considérable. Voulez-vous s'il vous plaît expliquer au comité pourquoi, à votre avis, vous avez les qualités requises pour assurer la présidence du conseil d'administration de VIA Rail?

M. LeFrançois: C'est une question à laquelle il n'est certainement facile de répondre. Je suis dans les affaires depuis 30 ans. J'ai l'habitude de diriger des entreprises tant au Canada qu'à l'étranger, et j'ai eu l'occasion de servir VIA Rail en siégeant au conseil d'administration pendant huit ans et je connais donc tous les problèmes qu'on peut rencontrer dans l'exploitation de cette entreprise.

[*Text*]

If you look back at what used to be VIA before 1989 and what is VIA today, this is a good challenge, and it is certainly our goal at VIA to improve and continue to improve what has been done in the past. We have excellent people, very skilled people, in that company. We know exactly what we have to do, and I really have a strong feeling that it is going to be an easy job to do.

• 1015

Mr. Manley: According to your resume you are currently the president and CEO of the Macyro Group.

Mr. LeFrançois: That is right.

Mr. Manley: Could you tell us in general terms what is the annual revenue of that corporation so that we can get some idea of the scale of operation in comparison to what you are responsible for with VIA?

Mr. LeFrançois: First of all, the Macyro Group is a holding company in which we have over 15 companies. Most of them are either in manufacturing or construction. In order to really understand what is the annual sale of the group, you have to take into account that in the published numbers you only have the annual sales of the companies that are owned 100% by the Macyro Group. In that group you also have companies where we hold 49%, 30%, or 20%. If you add them up you come to approximately to $140 million a year.

Mr. Manley: That includes the minority interests.

Mr. LeFrançois: That's right.

Mr. Manley: Does the Macyro Group have any involvement in transportation other than as a customer?

Mr. LeFrançois: Not at all.

Mr. Manley: You say it is in manufacturing and construction. To what extent is the group a consumer of transportation services, presumably in delivery of goods?

Mr. LeFrançois: Not very much. We mostly use all tracks, and boats for overseas deliveries.

Mr. Manley: The group is listed on the Montreal Exchange. Is the holding of that company broad? Is it widely held, or is the holding concentrated in a few shareholders?

Mr. LeFrançois: We have approximately 75%, which is owned by the LeFrançois family and 25% by the public.

Mr. Manley: It is primarily your family holding. Is that right?

Mr. LeFrançois: That's right.

Mr. Manley: Mr. LeFrançois, given the description you have provided for us, I want to go back to the first question. You've mentioned the challenges and so on that face VIA Rail. If you were in the position of hiring a chairman for a corporation the size of VIA Rail with the responsibility for management of public funds at the level I have mentioned, $400 million simply being a subsidy coming from the federal government, would you be inclined to seek somebody who had

[*Translation*]

Quand on pense à la situation de VIA Rail avant 1989 et à ce qu'elle est devenue aujourd'hui, on constate que c'est un défi de taille, et notre objectif à VIA Rail, est certainement d'améliorer ce qui a été fait jusqu'à maintenant et de continuer de le faire. Nous avons des gens excellents, très qualifiés, dans cette entreprise. Nous savons exactement ce qu'il nous faut faire et je crois que ça va être facile.

M. Manley: D'après votre curriculum vitae, vous êtes actuellement président directeur général du groupe Macyro.

M. LeFrançois: C'est exact.

M. Manley: Pourriez–vous nous dire en gros quelles sont les recettes annuelles de cette société afin que nous puissions comparer cela à ce dont vous êtes responsable chez VIA?

M. LeFrançois: Tout d'abord, le groupe Macyro est une société de portefeuille qui compte plus de 15 sociétés. La plupart d'entre elles sont dans les secteurs de la transformation ou de la construction. Si l'on veut bien comprendre ce que représentent les ventes annuelles de ce groupe, il faut tenir compte du fait que dans les chiffres publiés, il n'y a que les ventes annuelles des sociétés qui sont détenues à 100 p. 100 par le groupe Macyro. Dans ce groupe, il y a également des sociétés dans lesquelles nous détenons 49, 30 ou 20 p. 100. Si vous les additionnez, cela représente environ 140 millions de dollars par an.

M. Manley: Cela inclut les intérêts minoritaires?

M. LeFrançois: Oui.

M. Manley: Le groupe Macyro s'intéresse–t–il aux transports autrement que comme client?

M. LeFrançois: Pas du tout.

M. Manley: Vous dites que ces activités sont dans les secteurs manufacturiers et de la construction. Dans quelle mesure le groupe utilise–t–il les services de transport, peut–être pour la livraison de ces marchandises?

M. LeFrançois: Pas beaucoup. Nous utilisons essentiellement les services ferroviaires et pour les livraisons intercontinentales les transports par bateau.

M. Manley: Le groupe est coté à la Bourse de Montréal. Y a–t–il beaucoup d'actionnaires dans cette société de portefeuille? Ou le portefeuille appartient–il essentiellement à quelques actionnaires?

M. LeFrançois: Nous en détenons environs 75 p. 100, la famille LeFrançois en détient 75 p. 100 et la participation du public s'élève à 25 p. 100.

M. Manley: Il s'agit essentiellement d'un holding familial. C'est cela?

M. LeFrançois: Oui.

M. Manley: Monsieur, étant donné la description que vous nous avez fournie, j'aimerais revenir à la première question. Vous avez mentionné les défis, etc auxquels fait face VIA Rail. Si vous deviez embaucher le président du conseil d'administration d'une société de l'importance de VIA Rail, chargée de gérer des fonds publics dans la mesure que vous avez mentionnée, 400 millions de dollars représentant simplement une subvention du gouvernement fédéral, n'essayeriez–vous pas

[*Texte*]

managed an enterprise more on the scale of VIA Rail, or perhaps in a transportation sector?

Mr. LeFrançois: If you are asking that question of me, for sure I have to give you an answer, but you must understand that this is not an easy one because I am really concerned.

My personal thinking about those things, being the chairman of the board of a company, whether it is in transport or any other field, is that a chairman is a chairman. A company has to be run by the numbers. You have to exercise leadership towards your board members and establish good cooperation with the officers of the company, and then try to really represent the will of your shareholders, who are the government. If I had to choose a chairman for a company like VIA I would not necessarily look towards somebody who knows about transport, because inside VIA there are so many skilled people in that field. I would be looking for somebody who has some experience in running companies and being able to establish a good relationship with the officers and the shareholders.

• 1020

Mr. Manley: Did you receive any instructions as part of your mandate from the government when it offered you the appointment as chairman of VIA?

Mr. LeFrançois: Yes, I did receive many papers, which I tried to read very carefully. I received in those papers what is going to be my role at VIA Rail and some discussions with private concerns.

Mr. Manley: Is your objective as chairman to reduce the level of the subsidy being paid by the federal government to VIA?

Mr. LeFrançois: I'm going to do what the government is asking me to do, but if we look at what VIA is doing since 1980, the board of directors and the officers have been trying to minimize the funding of that company.

Mr. Manley: Minimize is one thing. When Mr. Lawless was here before us, I think he reflected satisfaction at the degree to which VIA had reduced costs and improved productivity. I'm asking you, looking into the future from where you are today, is it the objective to reduce the level of the subsidy?

Mr. LeFrançois: Absolutely, yes.

Mr. Manley: How would you foresee that occurring? Do you see reductions in service in either the Atlantic or transcontinental route which, according to the evidence we've heard before, are the areas in which most of the subsidy is absorbed?

Mr. LeFrançois: First of all, we will try to maximize our revenues. We will try to add up some productivity gains. We will continue to get improvements in our products, and we will complete the renewal of our equipment. If we do so, then we will get more people on the trains, and our employees will improve their efforts to do more work for the same time as they are taking now, and the whole question will be answered by the government: What do they want to do with some routes? What is the real mandate of VIA? If we get good legislation, then we will know exactly what to do and how to do it.

[*Traduction*]

de trouver quelqu'un qui ait géré une entreprise de la taille de VIA Rail à peu près ou peut–être du secteur des transports?

M. LeFrançois: Si vous me posez la question, je dois bien sûr vous répondre mais vous devez comprendre que ce n'est pas facile étant donné que je suis directement concerné.

Étant président du conseil d'une société, qu'il s'agisse du secteur des transports ou d'un autre secteur, j'estime qu'un président est un président et qu'une société doit être gérée en fonction des chiffres. Il faut pouvoir diriger son conseil d'administration et établir de bons rapports de collaboration avec les dirigeants de la société et essayer de bien représenter la volonté des actionnaires, qui dans ce cas sont le gouvernement. Si je devais choisir un président pour une société comme VIA, je ne rechercherais pas forcément quelqu'un qui connaît les transports parce qu'il y a des tas de gens très qualifiés chez VIA qui connaissent ce domaine. J'essaierai de trouver quelqu'un qui a une certaine expérience de la direction de sociétés et qui peut entretenir de bonnes relations avec la direction et les actionnaires.

M. Manley: Avez–vous reçu des instructions du gouvernement lorsque l'on vous a offert cette nomination à la présidence de VIA?

M. LeFrançois: Oui, j'ai reçu beaucoup de documents que j'ai essayé de lire très attentivement. Notamment ce que sera mon rôle chez VIA Rail et quelques explications sur des sujets personnels.

M. Manley: Votre objectif à titre de président sera–t–il de réduire la subvention que le gouvernement fédéral verse à VIA?

M. LeFrançois: Je ferai ce que le gouvernement me demande de faire mais si l'on considère ce que fait VIA depuis 1980, il faut reconnaît que le conseil d'administration et la direction s'efforcent de minimiser les subventions que reçoit cette société.

M. Manley: Minimiser est une chose. Lorsque M. Lawless a comparu, je crois qu'il s'est déclaré satisfait de la mesure dans laquelle VIA avait réduit ses coûts et amélioré sa productivité. Je vous pose donc la question, pour l'avenir, votre objectif est–il de réduire le montant de cette subvention?

M. LeFrançois: Absolument, bien sûr.

M. Manley: Comment prévoyez–vous que cela se fera? Envisagez–vous une réduction du service soit dans la région de l'Atlantique, soit sur le trajet transcontinental qui, d'après les témoignages que nous avons entendus, sont les secteurs qui absorbent la majorité de cette subvention?

M. LeFrançois: Tout d'abord, nous essaierons d'augmenter nos recettes. Nous essaierons d'augmenter notre productivité. Nous continuerons d'améliorer nos produits et nous compléterons le renouvellement de notre équipement. Cela nous permettra d'avoir davantage de passagers et nos employés s'efforceront de faire plus dans le même temps et c'est en définitive au gouvernement de répondre à cette question: de dire ce qu'il veut faire de certaines lignes. Quel est le véritable mandat de VIA? Si nous avons une loi appropriée, nous saurons exactement quoi faire et comment nous y prendre.

[*Text*]

Mr. Manley: You're the chairman of VIA and you've said that your objective is to reduce the level of the operating subsidy. If the government comes to you and asks what you recommend in order to achieve that objective, what would your recommendation be?

Mr. LeFrançois: My recommendation will be based, first of all, on the demand of the government. If, for example, they are asking me to cut back the subsidies completely, then I will just leave my place for somebody else, if I have to run VIA and serve the population the way it is done now.

Mr. Manley: Let me just throw a figure at you, then. We've just experienced a 10% reduction in some of the other transportation subsidies for freight. Let's say you were asked today to achieve a 10% reduction in the VIA operating subsidy in the next year; where would you look to find that room?

• 1025

Mr. LeFrançois: First of all, I would sit with the officers of the company, and I would come back to you and give you a real program on how we can cut 10%.

Mr. Manley: When you say that one of your objectives is to reduce the level of the subsidy, you don't have a figure in mind, and you don't know how you would achieve it.

Mr. LeFrançois: After being in the post for six weeks, unfortunately I don't have the answer today.

Mr. Manley: But you've been on the board since 1985.

Mr. LeFrançois: Yes, and we cut almost $300 million, but to do so we had to discuss with the government, and we changed the mandate of VIA.

Mr. Manley: I guess I'm a little confused, Mr. Chairman, whether or not, at this point with your recent appointment and with the mandate you've been given from the government, you have at this stage as an objective the further reduction of the subsidy. I had understood back several questions you told us it was clearly your intention to reduce the level of the subsidy.

Mr. LeFrançois: Yes, because this is included in the five–year plan. This has been done previously. We know exactly what to do and we gave the government our five–year plan. If your question is to change that plan, then we'll have to make a study before we give you the answer.

Mr. Manley: I gather this year's plan has just been tabled but we haven't received copies of it at this point; at least I haven't. I don't know precisely what's in the current plan that has just been put on the table in the House of Commons. I take it you are saying that in the past weeks you have become familiar with that plan and believe it is achievable.

Mr. LeFrançois: Yes, it is.

Mr. Manley: You stand by the current plan that was tabled last week.

[*Translation*]

M. Manley: Vous êtes le président du conseil d'administration de VIA et vous avez dit que votre objectif était de réduire le montant de la subvention d'exploitation. Si le gouvernement vous demande de faire des recommandations en vue d'atteindre cet objectif, que recommanderez–vous?

M. LeFrançois: Ma recommandation sera avant tout fondée sur les exigences du gouvernement. Si, par exemple, on me demande de supprimer complètement les subventions, je me contenterai de laisser ma place à quelqu'un d'autre si je dois diriger VIA et servir la population comme on le fait actuellement.

M. Manley: Permettez–moi alors de vous donner un chiffre. Nous venons de connaître une réduction de 10 p. 100 de certaines des autres subventions au transport de marchandises. Supposez que l'on vous demande aujourd'hui de réduire de 10 p. 100 la subvention d'exploitation de VIA au cours de la prochaine année; ou chercheriez–vous à faire des économies?

M. LeFrançois: Tout d'abord, je rencontrerais les dirigeants de l'entreprise, et, ensuite, je vous présenterai uon programme concret indiquant comment nous pouvons obtenir une réduction de 10 p. 100.

M. Manley: Quand vous dites que la réduction de la subvention reçue est l'un des vos objectifs, vous ne pensez pas à un chiffre précis et vous ne savez pas comment vous pourriez obtenir ce résultat.

M. LeFrançois: Occupant mon poste depuis seulement six semaines, je ne peux malheureusement pas vous donner la réponse aujourd'hui.

M. Manley: Mais vous siégez au conseil d'administration depuis 1985.

M. LeFrançois: Oui, et nous avons obtenu une réduction de presque 300 millions; cela toutefois, a exigé des discussions avec le gouvernement et une modification de mandat de VIA.

M. Manley: Je suis peut–être un peu perdu, monsieur le président, mais je me demande si, après cette récente nomination et compte tenu du mandat que le gouvernement vous a donné, vous envisagez de réduire davantage le montant de la subvention. Je croyais avoir compris, lors de votre réponse à l'une des questions posées, que vous aviez clairement l'intention de réduire le niveau de la subvention.

M. LeFrançois: Oui, parce que ceci est incorporé au plan quinquennal. On a déjà avancé en ce sens. Nous savons exactement ce que nous devons faire et nous avons présenté notre plan quinquennal au gouvernement. Si vous voulez savoir si nous avons l'intention de modifier ce plan, je dois vous dire qu'il faudrait procéder à une étude avant de vous donner une réponse.

M. Manley: Je crois que votre plan pour cette année vient d'être déposé, mais nous n'en n'avons pas reçu d'exemplaires pour le moment; tout au moins je n'en n'ai pas reçu. Je ne sais donc pas exactement le contenu du plan actuel qui vient d'être déposé à la Chambre des communes. Si je comprends bien, vous nous dites que vous vous êtes familiarisé avec ce plan au cours des dernières semaines et que vous estimez pouvoir atteindre ses objectifs.

M. LeFrançois: C'est exact.

M. Manley: Donc, le plan actuel qui a été déposé la semaine dernière vous satisfait.

[*Texte*]

Ms Langan (Mission—Coquitlam): My apologies, Mr. LeFrançois, for not being here for your opening comments. I am not sure that my colleague has not asked you this question. I wonder if you could express again, if it's a second question, or for the first time your opinion of the concept of higher–speed passenger rail. Is there a place for it in Canada? Is there a place for high–speed commuter rail on CN lines?

M. LeFrançois: Il m'est difficile de vous donner mon opinion en tant que président du conseil d'administration de VIA Rail. Le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Ontario et le gouvernement du Québec ont demandé une étude sur le train à grande vitesse. Cette étude sera déposée cet automne. À ce moment–là, on pourra se faire une meilleure idée de l'avenir de ce train–là.

Maintenant, j'ai une opinion personnelle qui n'est pas basée sur toutes les études techniques et les études en profondeur qui sont en train de se faire, et la population semble être dans l'attente d'un train comme celui–là pour couvrir le corridor. Mais la décision, évidemment, viendra du gouvernement.

Ms Langan: What about an area like the south side of the Fraser River in British Columbia, where CN travels? If the provincial government there, or municipal governments in concert with the federal government, decided that commuter rail was a necessity in that area to relieve the gridlock, would CN work cooperatively with them to possibly facilitate that on CN lines? Does CN have a policy in terms of participation with commuter rail in other than the central Canadian corridor?

M. LeFrançois: Mon président, M. Lawless, est mieux placé que moi pour répondre à ce genre de question.

• 1030

Ms Langan: I recently visited the yard in Surrey. I assume you know about some of the complaints that come to CN. I hope they go to the board. I wanted to ask you if you're aware of the complaints in Surrey about the noise from the intramodal yard in the Surrey yard? It's been front–page coverage in newspapers and on television in British Columbia. Are you aware of it? Is there some plan to act on it?

M. LeFrançois: Non, je ne suis pas au courant de cela.

Ms Langan: Could you look into that?

Mr. Le François: Someone will.

Ms Langan: I'm sorry, this is what happens when you substitute for somebody. I'm told that you're not here from CN; you're here from VIA. I will restrict my questions to VIA.

Mr. LeFrançois: Thank you.

Ms Langan: I'm sorry you didn't catch me on that. I wasn't totally fully briefed. I have many questions for CN, so I'll wait for them to come.

[*Traduction*]

Mme Langan (Mission—Coquitlam): Je m'excuse, monsieur LeFrançois, de n'avoir pas pu être présente pour entendre vos remarques liminaires. La question vous a peut–être déjà été posée, auquel cas je vous demanderais de bien vouloir répéter votre réponse, mais j'aimerais connaître votre opinion au sujet des trains de passagers à grande vitesse. Ces trains seraient–ils utiles au Canada? Peut–on envisager, au Canada, le recours aux trains de banlieu à grande vitesse?

Mr. LeFrançois: As Chairman of the board of VIA Rail, I find it difficult to express my opinion. The Government of Canada, the Government of Ontario, as well as the Government of Quebec have requested a study on high–speed rail. The study will be completed and tabled this fall. At that time we will have a better idea on this topic.

I have my own opinion regarding high–speed trains, but it is not based on in–depth technical studies, such as those presently being conducted; Canadians seem to expect such a train to be operated in the corridor. Of course, this will be a government decision.

Mme Langan: Quelles seraient les possibilités au sud du Fraser, en Colombie–Britannique, où le Canadien national exploite des voies ferrées? Si le gouvernement provincial, ou les gouvernements municipaux conjointement avec le gouvernement fédéral, décidaient qu'il est nécessaire d'avoir des chemins de fer de banlieu dans cette région, pour soulager la congestion, est–ce que le CN travaillerait en coopération avec ces gouvernements pour voir si les voies de CN pourraient être utilisées de cette façon? Est–ce que le CN a élaboré une politique de participation avec les activités de train de banlieu dans des régions autres que le corridor du centre du Canada?

Mr. LeFrançois: Our President, Mr. Lawless, is in a better position than I to answer that question.

Mme Langan: J'ai récemment visité la gare de triage à Surrey. Je pense que vous êtes au courant des plaintes qui ont été adressées à CN. J'espère que ces plaintes parviennent au conseil d'administration. Êtes–vous au courant des plaintes résultant du bruit qui provient de la gare de triage intramodal à Surrey? En Colombie–Britannique, cela a fait les manchettes des journaux et on en parle aussi à la télévision. Êtes–vous au courant? Prévoit–on des mesures correctives?

Mr. LeFrançois: No, I am not aware of that.

Mme Langan: Pouvez–vous étudier ce dossier?

M. LeFrançois: Quelqu'un le fera.

Mme Langan: Je suis désolée, mais on vient seulement de me dire que vous ne parlez pas au nom de CN, mais que vous nous venez de VIA. C'est ce qui arrive quand on remplace quelqu'un. Je limiterai mes questions à celles concernant VIA.

M. LeFrançois: Merci.

Mme Langan: Je suis désolée que vous n'ayez pas attirer mon attention là–dessus. Je n'ai pas été bien informée. J'ai bien des questions à poser à CN, mais j'attendrai que ses représentants viennent ici.

[*Text*]

Do you believe VIA has a moral obligation, then, to continue to serve the isolated and remote rail–based communities?

M. LeFrançois: À VIA, nous allons faire ce que le propriétaire, c'est–à–dire le gouvernement du Canada, nous dira de faire. Actuellement, on dessert ces régions parce que cela fait partie de notre rôle. Évidemment, c'est un rôle social du gouvernement du Canada. Si, d'un côté, on élimine les subsides donnés à VIA et que, d'un autre, on nous demande de couvrir ces régions–là, il va falloir que les deux parties s'asseoient ensemble pour discuter du rôle exact qu'on veut voir VIA jouer.

Ms Langan: Then, beyond that, do you believe VIA should expand its operations back into those areas where service has been eliminated? You expressed a personal opinion earlier; maybe you have a personal opinion about that.

M. LeFrançois: Je n'ai pas d'opinion personnelle là–dessus.

Ms Langan: Is there a corporate opinion on that?

M. LeFrançois: L'opinion de la Société est de faire ce que le propriétaire lui dit de faire.

Ms Langan: If I might, does the corporation not have some opinion that it expresses to the owner about what is the appropriate thing to do?

Mr. LeFrançois: Yes, we do, and we've have done it in the past.

Ms Langan: What is the corporation suggesting be done in the future?

Mr. LeFrançois: This is something we will do.

Ms Langan: What, express an opinion?

Mr. LeFrançois: Yes.

Ms Langan: So you have an opinion?

Mr. LeFrançois: That depends on which subject.

Ms Langan: I think I was pretty explicit. Should VIA expand its operations back into those areas where service was eliminated?

M. LeFrançois: Je répète que cela ne fait pas partie du rôle de VIA, parce qu'on n'a pas le pouvoir de décision. Le pouvoir de décision, c'est vous qui l'avez.

Ms Langan: But you have the recommending power, and I've asked what the corporate opinion is on expansion of service where it's been eliminated?

M. LeFrançois: Je préférerais transmettre cette question aux cadres de l'entreprise ou vous répondre par écrit.

Ms Langan: Well, I'd appreciate a response in writing, if you would make that commitment.

Could I ask what boards you have chaired in the the past?

Mr. LeFrançois: You mean with the government?

Ms Langan: In your vitae?

M. LeFrançois: J'ai été membre de conseils d'administration de sociétés sans but lucratif telles que des hôpitaux et des instituts. Également, j'ai fait partie de conseils d'administration de plusieurs entreprises privées.

[*Translation*]

Estimez–vous que VIA a l'obligation morale de continuer à servir les communautés éloignées et isolées qui dépendent des chemins de fer?

Mr. LeFrançois: At VIA, we intend to do what the owner of the corporation, that is the Government of Canada, asks us to do. At present, we serve those regions because it is part of our mandate. Obviously, this is part of the social role of the Government of Canada. However, if, on the one hand, our subsidies are eliminated, and, on the other hand, if we are asked to serve those regions, both parties will have to get together to discuss what is precisely VIA's mandate.

Mme Langan: Oui, mais pour aller plus loin, pensez–vous que VIA devrait reprendre ses activités dans les régions où le service a été éliminé? Vous avez déjà exprimé une opinion personnelle; vous avez peut–être aussi une opinion personnelle à ce sujet.

Mr. LeFrançois: I do not have any personal opinion on that.

Mme Langan: La Société a–t–elle une opinion?

Mr. LeFrançois: The corporate opinion is that the corporation should carry out the wishes of the owner.

Mme Langan: Si je me permets d'insister, la Société n'a–t–elle pas une opinion quelconque sur ce qui serait approprié, opinion qu'elle présente au propriétaire?

M. LeFrançois: Oui, effectivement, et c'est ce que nous avons fait dans le passé.

Mme Langan: Qu'est–ce que la Société propose pour l'avenir?

M. LeFrançois: C'est ce que nous ferons.

Mme Langan: Vous ferez quoi? Exprimer une opinion?

M. LeFrançois: Oui.

Mme Langan: Donc, vous avez une opinion, n'est–ce pas?

M. LeFrançois: Cela dépend du sujet.

Mme Langan: Je croyais avoir été assez claire. Est–ce que VIA devrait reprendre ses activités dans les régions où le service a été éliminé?

Mr. LeFrançois: I repeat that this is not part of VIA's role; we do not have the power to make such a decision. That power, is in your hands.

Mme Langan: Mais vous avez le pouvoir de soumettre des recommandations, et je vous ai demandé quelle était l'opinion de la Société au sujet de la reprise du service là où il a été éliminé?

Mr. LeFrançois: I would rather pass this question onto our officers, or give you a written answer.

Mme Langan: Je vous serais reconnaissante de me donner une réponse par écrit, si vous voulez bien vous engager à le faire.

Puis–je vous demander quels sont les conseils d'administration que vous avez présidés dans le passé?

M. LeFrançois: Vous parlez de sociétés d'État?

Mme Langan: Qu'avez–vous dans votre curriculum vitae?

Mr. LeFrançois: I have been a member of the board of directors of non–profit corporations, such as hospitals and institutes. Also, I have been a member of the board of directors of several private companies.

[*Texte*]

Ms Langan: You don't care to name any of them?

M. LeFrançois: Je peux vous envoyer cela par écrit. Je vous enverrai une copie de mon curriculum vitae.

• 1035

Ms Langan: Could you tell me, then, please, the size of budgets of those boards and the number of staff who were under the policy of those boards, the main ones?

Mr. LeFrançois: I would say $125 million and 1,500 employees.

Ms Langan: I think the question was asked by my colleague, but I'd like to ask it again. Were you given any policy directions by the government as a condition of your appointment?

Mr. LeFrançois: Yes.

Ms Langan: Would you be free to explain to this committee what those might be?

Mr. LeFrançois: Those are written things, which are normal, no special specification.

Ms Langan: My question was, any policy directions?

M. LeFrançois: Eh bien, jusqu'à maintenant, j'ai reçu les politiques écrites du gouvernement qui sont publiées pour les officiers nommés par le conseil. Dans ces politiques, on définit le rôle du président et on lui dit quelles sont les politiques à suivre. Ce sont les politiques normales.

Ms Langan: I think I'm referring to specific policies with regard to the direction that VIA will go.

M. LeFrançois: Jusqu'à maintenant, je n'ai reçu aucune politique particulière, à l'exception de la politique officielle du gouvernement.

M. Atkinson (St. Catharines): Bienvenue au Comité, monsieur LeFrançois.

Congratulations on your appointment. In conjunction with some of the questions that were asked previously, are there conflict of interest guidelines for members of the VIA board?

M. LeFrançois: Oui, il y a des règles très précises. En ce qui me concerne personnellement, j'ai rencontré l'agence qui s'occupe des conflits d'intérêts. On a commencé à lui envoyer les rapports demandés, et il y a une autre réunion de prévue d'ici les prochaines semaines.

Mr. Atkinson: Perhaps you could tell us, when you meet with this board, do they go through your holdings? Do they look at what companies you're involved with and do they give any advice on that, or is the advice more in the area of how decisions the board takes will affect you and what you should do in those circumstances?

M. LeFrançois: Oui. Jusqu'à maintenant, j'ai eu une rencontre d'une demi–journée avec eux. Ils vont s'assurer qu'il n'y a aucun conflit d'intérêts possible entre mon rôle antérieur et ce que je fais actuellement à VIA Rail.

Mr. Atkinson: You mentioned the legislative mandate that you would like to see for VIA rail. In your opinion, what should be included in any legislative mandate for VIA rail?

[*Traduction*]

Mme Langan: Pourriez–vous en donner les noms?

Mr. LeFrançois: I can give you a written reply. I will send you a copy of my curriculum vitae.

Mme Langan: Pourriez–vous donc me donner une idée des budgets de ces conseils et du nombre d'employés qui en relevaient, dans le cas le plus important.

M. LeFrançois: Je dirais 125 millions de dollars et 1 500 employés.

Mme Langan: Mon collègue a peut–être déjà posé la question, mais je voudrais vous la poser de nouveau. Le gouvernement vous a–t–il imposé des directives de politique à suivre comme condition de votre nomination?

M. LeFrançois: Oui.

Mme Langan: Pourriez–vous les partager avec le comité?

M. LeFrançois: Ce sont des directives écrites, ce qui est normal, sans précision particulière.

Mme Langan: Ma question était de savoir s'il y avait des directives en matière de politique?

Mr. LeFrançois: Well, up until now, I have received the written government policies that are published for the officers appointed by the board. Those policies define the chairman's role and the policies to be implemented. They are standard policies.

Mme Langan: Je parle des politiques qui traitent particulièrement de la question de l'orientation de VIA Rail.

Mr. LeFrançois: To date I have not received any specific policy, except for the official government policy.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Welcome to the committee, Mr. LeFrançois.

Félicitations pour votre nomination. Pour faire suite à des questions déjà posées, y a–t–il des directives sur les conflits d'intérêts pour les membres du conseil de VIA?

Mr. LeFrançois: Yes, there are very specific rules. I, personally, met with the agency responsible for conflicts of interest. We have begun to send the agency the reports requested, and there should be another meeting within the next few weeks.

M. Atkinson: Lorsque vous rencontrez les membres de cette agence, font–ils la vérification de vos avoirs? Cherchent–ils à voir avec quelles entreprises vous travaillez et donnent–ils des conseils là–dessus, ou est–ce qu'ils vous donnent plutôt des conseils sur les effets des décisions du conseil et sur ce que vous devriez faire dans ces circonstances–la?

Mr. LeFrançois: Yes. To date I have met with them for only half a day. They will ensure that there is no possible conflict of interest between my former role and what I currently do at VIA Rail.

M. Atkinson: Vous avez parlé du mandat législatif que vous aimeriez avoir pour VIA Rail. Que devrait–il inclure?

[*Text*]

M. LeFrançois: La première chose est d'avoir un mandat clair sur ce que VIA doit faire et sur la façon dont elle doit le faire. En d'autres termes, il s'agit de délimiter le mandat exact d'une entreprise comme VIA Rail. En deuxième lieu, est-ce que cette loi permettrait à l'entreprise d'emprunter de l'argent pour acheter son équipement et pour améliorer l'équipement qu'elle possède déjà? C'est un mandat qui définirait clairement ce que VIA doit faire dans les services en région et qui donnerait un message clair aux dirigeants de l'entreprise et au peuple. Évidemment, ce mandat-là viendrait du gouvernement. Donc, ce serait un mandat très clair sur les opérations de l'entreprise.

• 1040

Mr. Atkinson: It wouldn't be specific routes, I would assume, that you're looking for. It would have to be a general statement in that regard as to service. You mentioned regional routes. Should there be something in the mandate that indicates that one of your primary roles is to try to operate the services as efficiently as possible and to reduce the subsidy you're receiving?

M. LeFrançois: En fait, vous avez presque donné la réponse. Ce mandat devrait être assez précis pour qu'on soit en mesure de connaître le rôle exact de VIA. Ce serait donc un mandat très clair.

Mr. Atkinson: There's been a proposal by the review commission on the National Transportation Agency and the National Transportation Act that the infrastructure or the roadbed of the rail in eastern Canada be separated from the operation of any railways over that and handled in that fashion. Are you in agreement with that recommendation and what effect do you feel that would have on VIA Rail?

M. LeFrançois: Les cadres de VIA seraient mieux placés que moi pour répondre à cette question.

Mr. Atkinson: Okay. There's been a consolidation between CN and CP that is going to take place basically in the Ottawa Valley. I wonder what effect that's going to have on VIA Rail. What is your opinion of that? If there is consolidation between CN and CP in eastern Canada—and I don't know that they're looking at western Canada at this point—what effect will that have on VIA's operations?

M. LeFrançois: Comme vous le savez, chaque opération du CN et du CP a un effet direct sur les opérations de VIA parce qu'on utilise leurs voies. Il est évident que toute décision comme celle-là aura un impact sur les opérations de VIA Rail. On va s'ajuster en conséquence.

Mr. Atkinson: Competition is pretty fierce in the corridor, as we've heard from airlines and from buses. Buses have in fact filed a complaint saying that this subsidy and the fares that VIA is charging are unfair to them in being able to compete. Do you have any comment on that particular action?

M. LeFrançois: Évidemment, c'est une bataille qui existe depuis plusieurs années. On n'est pas du même avis qu'eux. Nous avons la certitude que les rabais que VIA offre pendant ses période creuses sont justifiés. Nous ne sommes pas d'accord avec les compagnies d'autobus pour dire qu'il s'agit d'une concurrence injuste. Le personnel de VIA a déjà répondu à presque toutes ces questions.

Mr. Atkinson: The whole question of the subsidies that are provided to different modes of transportation is one this committee has wrestled with. Obviously the NTA wrestles with it, the review commission wrestled with it, and the royal

[*Translation*]

Mr. LeFrançois: The first thing is to have a clear mandate on VIA's responsibility and how to fulfill that responsibility. In other words, a corporation like VIA Rail should have a well defined mandate. Secondly, would this legislation enable the corporation to borrow money to purchase equipment and upgrade the equipment it already has? The mandate would specifically define what regional services VIA is to provide and it would send a clear message to VIA management and the public. Obviously, it would be a government mandate. Therefore, it would be a very clear mandate on corporate operations.

M. Atkinson: Vous ne cherchez pas des détails sur des lignes spécifiques, je suppose. Ce serait une déclaration générale concernant les services. Vous avez parlé de lignes régionales. Le mandat devrait-il indiquer qu'une de vos tâches principales est d'offrir des services de façon aussi efficace que possible et de réduire la subvention que vous recevez?

Mr. LeFrançois: Actually, you almost gave the answer. This mandate should be so specific that we know exactly what the role of VIA is. It should therefore be very clear.

M. Atkinson: La commission d'étude qui examine l'Office national des transports et la Loi nationale sur les transports propose que l'infrastructure ou la plate-forme ferroviaire dans l'Est du Canada soit séparée de l'exploitation de tous les chemins de fer sur ces lignes et traitée ainsi. Êtes-vous d'accord avec cette recommandation, et quelle serait l'incidence de cette recommandation sur VIA Rail?

Mr. LeFrançois: VIA's senior management would be in a better position than I to answer that question.

M. Atkinson: D'accord. CN et CP vont combiner leurs services, dans la vallée de l'Outaouais essentiellement. Je me demande quel sera l'impact de cette mesure sur VIA Rail? Qu'en pensez-vous? Si CN et CP combinent leurs services dans l'est du Canada—et je ne crois pas qu'ils considèrent cette possibilité pour l'ouest du Canada à ce moment—quel en sera l'impact sur les opérations de VIA?

Mr. LeFrançois: As you know, all of CN's and CP's operations have a direct effect on VIA's operations because we use their tracks. Obviously, any decision like that will have an impact on VIA Rail's operations. We will make adjustments, depending on the decisions.

M. Atkinson: Selon les lignes aériennes et les compagnies d'autobus, la concurrence est assez féroce dans ce corridor. En effet, les compagnies d'autobus ont déposé une plainte, alléguant que la subvention et les tarifs de VIA sont déloyaux et les empêchent de faire concurrence. Avez-vous des observations sur cette plainte?

Mr. LeFrançois: Obviously, this battle has been going on for many years. We do not share their views. We are quite sure that the discount fares that VIA offers during its off-peak periods are justified. We disagree with the bus companies, who say that these fares represent unfair competition. Our staff have already answered nearly all these questions.

M. Atkinson: Ce comité a déjà dû examiner toute cette question des subventions allouées à divers modes de transport. Évidemment, l'Office national des transports étudie cette question, la commission d'étude l'a examinée, et la commission

[*Texte*]

commission also commented on it. Obviously there is some subsidy for the bus industry and the infrastructure of the roads that are provided through government. What is your feeling on trying to make as visible as possible the subsidies that are received by all modes of transportation so we can make a definite comparison?

• 1045

I've always been intrigued by the accounting that goes on in the railway industry. I don't know if you have run into a similar thing in your term on the board of VIA Rail, but the accounting is certainly. . .I can't think of any words except "weird and wonderful". A former chairman of VIA Rail who appeared in front of us on the high–speed rail matter mentioned the same thing. Being a little bit cynical, I wonder if that's to hide the subsidy that is actually in the rail system to prevent the competition from knowing the exact level of that subsidy.

So I guess there are two questions: the accounting system in the railway area itself and your feeling on that, and the idea that all subsidies should be made visible and we should allow the different modes to compete as equally as possible.

M. LeFrançois: C'est un sujet très complexe. Quelle est la subvention réelle accordée au transport par autobus? Quelle est la subvention réelle accordée au transport aérien? Et quelle est la subvention réelle accordée à VIA?

Pour ce qui est de la subvention réelle de VIA, les chiffres sont là. Ils sont connus. Dans cela, il faut prendre en considération les montants que l'on doit verser au CN et au CP pour utiliser leurs voies ferrées.

Je devrai faire du travail pour être en mesure de donner une opinion éclairée sur ce sujet.

Mr. Atkinson: What about the accounting system that's used by the railway industry?

Mr. LeFrançois: What do you mean by that?

Mr. Atkinson: Well, you've been in business. It seems to me that avoidable costs and the other terms that are used are unique to the railway industry.

M. LeFrançois: Il est évident que, pour vraiment comprendre ce qui se passe, il faudrait utiliser un système comptable normal comme celui qu'on voit dans la plupart des entreprises. Cela s'applique à presque tous les domaines d'intérêt public, que ce soit le domaine de la santé ou celui de la formation. Il faudrait vraiment que tous les coûts soient associés à cela, tant les coûts de capitalisation que les coûts de remplacement et les coûts d'opération directe, pour pouvoir faire une analyse sérieuse et comprendre ce qui se passe.

Mr. Atkinson: Have you been satisfied with the accounting system currently used in the railway industry?

M. LeFrançois: Je dois admettre qu'il est difficile de prendre le pouls réel de l'industrie. Il faut faire toutes sortes de calculs pour ramener cela à une réalité que nous sommes habitués à vivre. Celle–là est complètement différente.

Mr. Atkinson: You've confirmed what we've been told before, and perhaps in your term as chairman it will be something you can work on. Thank you.

[*Traduction*]

royale a fait des observations à cet égard également. Il est évident que le gouvernement offre une certaine subvention aux compagnies d'autobus en fournissant l'infrastructure routière. Pensez–vous qu'il faut rendre aussi transparentes que possible les subventions pour tous les modes de transports, pour que l'on puisse faire des comparaisons valables?

J'ai toujours été intéressé par la comptabilité dans le domaine ferroviaire. J'ignore si vous en avez fait l'expérience au conseil de VIA Rail, mais le système comptable est certainement. . . «bizarre et imaginatif» est tout ce qui me vient à l'esprit. Un ancien président de VIA Rail, comparaissant devant le comité qui étudiait la question du train à haute vitesse, avait dit la même chose. Je suis de nature un peu cynique, et je me demande si le système comptable ne cache pas la subvention dont bénéficie actuellement l'industrie ferroviaire pour ne pas en révéler le montant précis à la concurrence.

J'ai donc deux questions: que pensez–vous du système comptable dans l'industrie ferroviaire et que diriez–vous si toutes les subventions étaient rendues visibles ou transparentes et si tous les modes de transport étaient sujets aux mêmes règles du jeu?

Mr. LeFrançois: This is a very complex matter. What is the real subsidy to the bus transportation industry? What is the real subsidy to the airline industry? And what is the real subsidy to VIA?

Regarding the real subsidy to VIA, the numbers speak for themselves. They are public. We should also take into account what we pay CN and CP to use their tracks.

I would have to research that if you want informed and an accurate answer.

M. Atkinson: Qu'en est–il de la comptabilité du système ferroviaire?

M. LeFrançois: Que voulez–vous dire?

M. Atkinson: Vous connaissez le monde des affaires. J'ai l'impression que l'industrie ferroviaire utilise des expressions — telles que «coûts évitables» qui lui sont propres.

Mr. LeFrançois: To really understand what's happening in the industry, it's clear that we would have to use a standard accounting system used by most businesses. This holds true for all areas of public interest, be it health or job training. All costs would have to be taken into account, including capitalization, replacement and direct operation costs, to make an in–depth analysis and understand what is happening.

M. Atkinson: Êtes–vous satisfait du système de comptabilité actuellement utilisé dans l'industrie ferroviaire?

Mr. LeFrançois: I have to admit that it is difficult to clearly assess the industry. We will have to make all kinds of calculations to bring it down to a level we are familar with. Their system is completely different.

M. Atkinson: Vous avez confirmé ce qu'on nous a déjà dit. Puisque vous êtes le président, c'est peut–être une question que vous pourriez examiner de plus près. Merci.

[*Text*]

The Chairman: I had the opportunity of travelling on the rail from Moncton to Ottawa a couple of weeks ago. That particular day it was the Scotian, I believe, the one that goes up around the northern part of New Brunswick. The train was beautifully refurbished. As a matter of fact, I wrote Mr. Lawless a note to that effect and about how much I enjoyed the ride. I congratulated VIA Rail for the excellent job they've done and for the service they're providing to their customers. I can understand well why ridership is up and deficits are down. It's just a sign of the renewed and revitalized thinking that VIA has adopted over the last few years. Certainly I wish you well as you continue in that particular vein.

I would like to ask you about the process of modernization. I understand — and correct me if I'm wrong — that on the Atlantic, on the other hand, the coaches and the sleepers on that particular train have not yet been upgraded. If that is the case, when might that take place? How is the whole procedure progressing?

• 1050

M. LeFrançois: Ces différents travaux devaient se faire en deux étapes. Une première étape est complétée. Pour la deuxième étape, les travaux sont en cours actuellement. On a déjà de nouvelles voitures qui sont complétées et, à la fin de l'été 1993, la plupart des services pourront être donnés à la population.

The Chairman: Will I be confident in advising my constituents who are serviced by the Atlantic that by the end of the summer of 1993 the same types of upgraded cars will be available to them as are available on the other routing through New Brunswick?

M. LeFrançois: Actuellement, vous avez le service qui est implanté. On a la flotte, mais elle sert à offrir le service qui est déjà commencé dans votre région.

The Chairman: So it's an ongoing process and the Atlantic will be at the same standard as the other train, the Scotian. Is it called the Scotian, the one that goes from Moncton up through. . .?

M. LeFrançois: Le *Scotian* n'existe plus.

Mr. R.E. Lawless (President and Chief Executive Director, VIA Rail): May I intervene for a moment?

The Chairman: Yes, Mr. Lawless.

Mr. Lawless: All the services in the Atlantic region are complete now. All the newly refurbished equipment is operating both on the Ocean and the Atlantic. Both are operating fully now. It was completed at the end of January.

The Chairman: Good. I'll be sure to bring a particular board member up to date on that piece of information.

For a good number of years there has been talk in government circles that VIA should have its own act to control more significantly its own destiny. That has been talked about in previous administrations, and it has certainly been talked about in this administration, yet it has never taken place. Of how much concern is that to you, and will you be pressing the government to get on with putting in place an act that will give VIA more direct control over its destiny?

[*Translation*]

Le président: J'ai voyagé de Moncton à Ottawa par train il y a quelques semaines. Je crois que je voyageais sur le Scotian, c'est–à–dire le train qui dessert le nord du Nouveau–Brunswick. Le train a été rénové et paraissait très beau. En fait, j'ai écrit à M. Lawless lui disant que le train était beau et que j'avais fait un voyage agréable. J'ai félicité VIA Rail pour leur excellent travail et leur service à la clientèle. Je comprends parfaitement pourquoi le nombre de passagers a augmenté et pourquoi les déficits ont baissé. Cela indique que VIA a adopté une nouvelle attitude dynamique au cours des dernières années. Je vous souhaite encore du succès.

J'aimerais vous poser une question sur le processus de modernisation. Si j'ai bien compris — et corrigez–moi si je me trompe — les voitures et les voitures–lits de l'Atlantic n'ont pas encore été rénovées. Si c'est le cas, quand est–ce que cela aura lieu? Est–ce qu'on a fait des progrès?

Mr. LeFrançois: The work was to be carried out in two stages. The first stage is finished. The second stage is still in progress. We already have new upgraded cars and most services will be available to the public by the end of the summer.

Le président: Est–ce que je pourrais donc dire à mes commettants qui prennent l'Atlantic qu'ils pourront voyager dans de meilleures voitures — déjà en service ailleurs au Nouveau–Brunswick — d'ici la fin de l'été 1993?

Mr. LeFrançois: That service already exists. We already have a fleet, but it simply offers a service which is already available in your area.

Le président: Il s'agit donc d'un processus continu. L'Atlantic sera donc rénové pour être du calibre de l'autre train, le Scotian. L'autre train s'appelle le Scotian, n'est–ce pas? Je parle du train qui va de Moncton à. . .

Mr. LeFrançois: The Scotian does not exist anymore.

M. R.E. Lawless (président et président–directeur général, VIA Rail): Est–ce que je peux ajouter quelque chose?

Le président: Oui, monsieur Lawless.

M. Lawless: La région de l'Atlantique est maintenant complètement desservie. Les nouveaux wagons sont en service sur l'Ocean et sur l'Atlantic. Les deux trains fonctionnent pleinement. Le travail a été terminé à la fin janvier.

Le président: Bien. Je vais en aviser un certain membre du conseil.

Pendant longtemps, certaines personnes au sein du gouvernement ont dit que VIA devrait être régi par sa propre loi pour qu'elle puisse décider davantage de son propre avenir. Les gouvernements précédents en ont parlé, ce gouvernement–ci en a certainement parlé, mais la chose n'a jamais été réalisée. Est–ce que c'est une question qui vous préoccupe, et allez–vous faire pression auprès du gouvernement pour qu'il crée une loi rendant VIA plus autonome?

[*Texte*]

M. LeFrançois: À mon avis, la loi dont on parle est extrêmement importante pour VIA, afin que cette entreprise connaisse définitivement et précisément son rôle, ce qu'elle doit faire, comment elle peut s'arranger à long terme pour donner le meilleur service à la population, quelles sont les régions à desservir et quels moyens elle va utiliser pour le faire.

Actuellement, il n'y a pas de loi. On reçoit une directive et on peut recevoir une nouvelle directive d'un autre gouvernement ou d'un autre ministre des Transports. On joue actuellement un rôle relativement précis, mais on n'a pas de loi qui nous permette de définir le but corporatif et de déterminer avec précision les moyens d'atteindre les objectifs qu'on se fixe.

The Chairman: Would it be a fair statement to say that if you were given the act to act more autonomously you might be better able to achieve the goals and objectives that the government has established for you; that is, the reduction of the deficit?

M. LeFrançois: Je le crois.

• 1055

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome, Mr. LeFrançois. Thanks for coming before the committee.

Just by way of comment and to reiterate partially what our chairman has said in that well–deserved commercial, I always believed that if VIA equipment were improved, people would use the train. I think that is coming about. The improvement of equipment is producing better passenger loads, and they will only get better.

There are just a couple of matters to clean up before I ask you a couple of questions.

My colleague asked a little earlier about the policy directions as a condition of your appointment. You referred to a piece of paper on the desk in front of you, saying something to the effect that these are standard when the government gives you directions to proceed on, and they were outlined on the paper. May we have a copy of that particular direction you were referring to?

M. LeFrançois: Oui, je peux vous en envoyer une copie. Je disais à madame que j'avais mal interprété sa question. Je croyais que la question portait plutôt sur le rôle du président du conseil. Je pense cependant que votre confrère m'a permis de mieux comprendre la question qu'elle voulait poser. Si on parle de conflits d'intérêts, il y a des directives très précises. Il y a une section spéciale qui. . .

Mr. Keyes: It had nothing to do with conflict of interest.

My colleague asked whether, as a condition of your being appointed, you were handed any direction vis–à–vis the philosophy or the direction of VIA Rail?

Mr. LeFrançois: Yes, it was a catalogue. They gave me a—

Mr. Keyes: A whole raft of paper, did they?

Mr. LeFrançois: Yes.

Mr. Keyes: May I have a copy of that?

Mr. LeFrançois: Yes, sure.

Mr. Keyes: May the committee have a copy of that?

[*Traduction*]

Mr. LeFrançois: I believe such legislation is extremely important for VIA so that it may clearly understand its role, what it must do, how it may render the best possible service to the public in the long term, which regions it should service and how it should do so.

There currently is no such act. We are given guidelines from one government which may change with the next one, or with the next Minister of State for Transport. We have a relatively specific role, but we don't have an act which allows us to define our corporate goals or how we can specifically reach our objectives.

Le président: Est–il exact d'affirmer que si une loi rendait VIA plus autonome, vous seriez mieux placé pour atteindre les buts et les objectifs tels que fixés par le gouvernement, c'est–à–dire la réduction du déficit?

Mr. LeFrançois: I believe so.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Bienvenue, monsieur LeFrançois. Je vous remercie d'avoir accepté de témoigner devant le comité.

Soit dit en passant strictement, et pour reprendre en partie ce que notre président a dit dans son message publicitaire motivé, j'ai toujours cru que si l'équipement de VIA était amélioré, les gens prendraient davantage le train. Je crois que cela est sur le point de se réaliser. L'amélioration de l'équipement hausse le nombre de passagers, et les choses ne feront que s'améliorer.

Avant de vous poser quelques questions, j'aimerais obtenir certaines précisions.

Mon collègue vous a interrogé un peu plus tôt au sujet des orientations qui constituaient l'une des conditions de votre nomination. Citant le texte que vous avez devant vous, vous avez dit que c'était la façon habituelle de procéder et que le gouvernement vous avait donné les instructions pour agir, et que ces instructions étaient énoncées dans votre texte. Pouvons–nous obtenir une copie du texte que vous citiez?

Mr. LeFrançois: Yes, I can send you a copy. I was telling the lady that I had misinterpreted her question. I thought her question dealt more with the role of the chairman of the board. I believe however that your colleague has enabled me to better understand the question she wanted to ask. If you are talking about conflict of interest, there are very specific instructions. There is a special section that. . .

M. Keyes: Ma question n'a rien à voir avec les conflits d'intérêts.

Mon collègue voulait savoir si l'on vous avait remis un texte énonçant la philosophie ou l'orientation de VIA Rail et si ce texte faisait partie des conditions de votre nomination?

M. LeFrançois: Oui, c'était tout un catalogue. On m'a donné un. . .

M. Keyes: Toute une liasse de documents, n'est–ce pas?

M. LeFrançois: Oui.

M. Keyes: Puis–je en avoir copie?

M. LeFrançois: Oui, absolument.

M. Keyes: Le comité peut–il en avoir copie?

[*Text*]

Mr. LeFrançois: We will send that to your chairman.

Mr. Keyes: All right. Thank you.

The other clean–up matter was, what does the chairman of the board get paid?

Mr. LeFrançois: It is something between $150,000 and $180,000 a year.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. LeFrançois.

I heard a few remarks from you this morning to previous questioners. One of the quotes I wrote down was: ''A company has to be run by the numbers.'' Your overall objective was, of course, to reduce the amount of taxpayers' money that is going into the pot to subsidize national passenger transportation by VIA Rail. What is Marc's personal philosophy in regard to national passenger rail transportation?

Mr. LeFrançois: What do you mean by that?

Mr. Keyes: I did not mean to be disrespectful. I just wanted to come down to a discussion between two people. Marc — being your first name — what is your philosophy in regard to national passenger rail transportation? I did not mean marks as m–a–r–k–s or any other, check–points or some such thing. What is Marc's philosophy? I am glad we cut the ice here a little bit. Things were getting a little up–tight and tense. Relax.

What I would like to know is, what is your philosophy on national passenger rail transportation?

M. LeFrançois: Ma philosophie est relativement simple. Une directive nationale est émise par le gouvernement sur ce que doit être le rôle de VIA, qui est relativement simple: VIA doit transporter les passagers à travers le pays.

Je vous disais qu'on analysait une entreprise par les chiffres. Dans le cas d'une entreprise comme VIA, certaines routes qu'elle doit desservir sont a priori non rentables. On doit transporter les gens et on sait qu'il n'y a aucun moyen possible de demander à ces gens–là de payer ce qu'il en coûte réellement pour les transporter du point A au point B. C'est ce que j'appelle le rôle social du gouvernement.

• 1100

Dans le corridor, VIA doit normalement avoir les structures nécessaires pour lui permettre d'exploiter le transport des passagers d'une manière rentable. En d'autres termes, elle doit couvrir ses frais et demander aux personnes qui montent à bord du train de payer un montant d'argent équivalent à ce qu'il en coûte pour les amener du point C au point D.

Mr. Keyes: That probably is the ideal scenario. Wouldn't it be great if we could link the country with passenger rail transportation and it would be profitable? We would not have to worry about such things. Unfortunately, it does not work that way in this country. You know it. We all know it. The royal commission on national passenger transportation produced what I would consider to be a very market–driven philosophy in regard to the movement of people in our country.

[*Translation*]

M. LeFrançois: Nous en enverrons une copie à votre président.

M. Keyes: Très bien. Je vous remercie.

Quant à l'autre précision que je voulais, je veux savoir combien gagne le président du conseil d'administration?

M. LeFrançois: Environ entre 150 000$ et 180 000$ par année.

M. Keyes: Merci, monsieur LeFrançois.

J'ai noté quelques observations que vous avez faites ce matin en réponse aux questions qu'on vous a faites. L'un des propos que j'ai noté était: «Une société doit être gérée en fonction des chiffres». Votre objectif général est, bien sûr, de réduire le montant d'argent que les contribuables versent au titre des subventions au système national de transport des passagers de VIA Rail. Quelle est la philosophie personnelle de Marc pour ce qui est du système national ferroviaire de transport des passagers?

M. LeFrançois: Qu'entendez–vous par là?

M. Keyes: Je ne voulais pas vous manquer de respect. Je veux simplement en venir à une discussion entre deux personnes. Marc — c'est votre prénom — quelle est votre philosophie pour ce qui est du système national ferroviaire de transport des passagers? Je ne voulais pas confondre votre prénom avec le mot anglais «marks», m–a–r–k–s, qui peut désigner autre chose. Quelle est la philosophie de Marc? Je suis heureux que nous ayons pu briser la glace quelque peu. Je commençais à trouver qu'il y avait un peu trop de tension, on était un peu à cheval sur le protocole. Détendez–vous.

Ce que je veux savoir, c'est quelle est votre philosophie pour ce qui est du système national ferroviaire de transport de passagers?

Mr. LeFrançois: My philosophy is fairly simple. The government will issue a national policy on what should be VIA's role, which is fairly simple: VIA's responsibility is to carry passengers across the country.

I was telling you that in a company it's the numbers that count. In the case of a company like VIA, some lines that it must serve are not profitable from the outset. We must carry people and we know that there is no way we can ask these people to pay what it actually costs to take them from point A to point B. That's what I call the government's social role.

In the corridor, VIA must normally have the structures it needs to operate passenger transportation in a cost–effective way. In other words, VIA must cover its costs and ask people who take the train to pay a fare equivalent to what it costs to take them from point C to point D.

M. Keyes: C'est probablement le scénario idéal. Ne serait–il pas merveilleux d'avoir un système de transport ferroviaire des passagers d'un océan à l'autre qui serait profitable? Nous n'aurions pas à nous inquiéter de telles choses. Malheureusement, cela ne marche pas comme cela dans notre pays. Vous le savez. Nous le savons tous. La Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers a donné naissance à ce que je considère être une philosophie axée sur le marché pour ce qui concerne le transport des personnes dans notre pays.

[*Texte*]

How do you, sir, reconcile the opposing philosophies which say that we can have regional development in this country, as the royal commission stated, but it does not have to be done with subsidized ribbons of steel, rail lines linking community to community? You would agree that you cannot have both.

M. LeFrançois: Impossible.

Mr. Keyes: It is impossible. When I hear you say that the company has to be run by the numbers, that sends a chill up my spine. Then I say, is Marc LeFrançois fulfilling a mandate that says the company has to be in the black, not in the red, and we are going to drive ourselves to take whatever it is going to take to be in the black and not in the red? What is your bottom line?

M. LeFrançois: D'abord, ce n'est pas ce que j'ai dit. Quand je dis qu'une compagnie doit être menée par les chiffres, les chiffres incluent évidemment les subventions. Je ne vais pas vous apprendre ce matin que le transport public, un peu partout dans le monde, est subventionné. C'est une question de politique et de philosophie qui doit se régler dans les instances gouvernementales.

Quand vous me demandez quelle est mon opinion. . .

Mr. Keyes: All right. Now I am coming to Mr. LeFrançois and I am saying, Mr. LeFrançois, say tomorrow or next month the government came to you and said, okay, Marc, we are spending a lot of money on this stuff and we are going to reduce the subsidy; in fact, let's aim for zero subsidy on the rail; do whatever you have to do in order to make that happen. Are you going to have trouble with that kind of philosophy coming your way? Are you going to say, okay, if that's what you want, I will do the job, and walk in there and hatch it all up?

M. LeFrançois: Si un tel scénario se produisait, mon travail serait très facile. Je n'aurais qu'à vous répondre: On ferme VIA si on n'a plus de subventions. Arriver à une subvention zéro dans le cas de VIA Rail, avec les politiques qui existent aujourd'hui, c'est une mission impossible. Cela demanderait la fermeture complète de VIA Rail.

I am not sure if I answered your question.

Mr. Keyes: No, you did. I am more wondering about the man. You are here to speak to us because you are the appointed chairman of this organization. I am trying more to get at the man than I am at the numbers. I am trying to find out what makes you tick.

If suddenly they came along and said that you have to chop off 20%, are you going to have trouble with that? Suddenly you have to come around to the understanding that chopping 20% off the subsidy means that you have to chop a lot of rail line. That means there is a whole different idea of what the national passenger transportation policy on rail is going to be in this country. Can you live with that? That is what I am wondering. It is a job. You can say, to hell with you, I am getting out of here.

Mr. LeFrançois: I have to answer to you that I will not have any problem. You will have problems. That is the only answer I can give you. You have to change the mandate.

[*Traduction*]

Dites-moi, monsieur, comment vous réconciliez les philosophies antagonistes qui disent que le développement régional est possible dans notre pays, comme l'a affirmé la commission royale, mais que ce développement n'a pas à s'appuyer sur des rubans d'acier subventionnés, sur les rails reliant toutes les localités? Vous acceptez qu'on ne peut pas avoir les deux.

Mr. LeFrançois: Impossible.

M. Keyes: C'est impossible. Lorsque je vous ai entendu dire que ce sont les chiffres qui comptent dans la direction d'une entreprise, j'ai été saisi d'un frisson. Je me suis dit alors que Marc LeFrançois avait reçu pour mandat de rendre l'entreprise rentable, d'éviter les déficits, et que nous allions prendre tous les moyens nécessaires pour rester dans le noir et ne pas tomber dans le rouge? Quelle est votre position définitive?

Mr. LeFrançois: First, it's not what I said. When I said that a company must be run by numbers, numbers obviously include subsidies. It is no secret for you that public transportation, all around the world, is subsidized. It is a matter of policy and philosophy that must be decided upon by the authorities.

When you ask me what my opinion is. . .

M. Keyes: Très bien. Je m'adresse maintenant à M. LeFrançois et je dis, monsieur LeFrançois, disons que demain ou le mois prochain le gouvernement vous dit, très bien, Marc, nous dépensons beaucoup d'argent pour cela et nous allons réduire les subventions; en fait, le jour viendra où le gouvernement ne versera plus un sou pour le rail; faites tout ce que vous avez à faire pour que ce jour vienne. Éprouverez-vous des difficultés si l'on vous impose ce genre de philosophie? Allez-vous dire, très bien, si c'est ce que vous voulez, je vais faire le travail, je rentre à mon bureau et je vais vous pondre le plan qu'il faut?

Mr. LeFrançois: If such a scenario were to materialize, my work would be very easy. I would only have to answer: Let's shut down VIA if there are no more subsidies. To achieve the zero subsidy level in the case of VIA Rail, with the policies that we have today, that's mission impossible. That would require the complete shutdown of VIA Rail.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien répondu à votre question.

M. Keyes: Non, vous avez bien répondu. Je m'interroge davantage au sujet de l'homme en vous. Vous êtes ici parce que vous avez été nommé président de cette entreprise. C'est l'homme qui m'intéresse et moins les chiffres. Et j'essaie de connaître vos motivations.

Si le gouvernement vous disait du jour au lendemain qu'il vous faut couper 20 p. 100, est-ce que cela vous causerait des difficultés? Vous constatez tout à coup qu'une réduction de 20 p. 100 dans les subventions vous oblige à couper plusieurs lignes ferroviaires. Ce qui veut dire qu'on se fait désormais une idée tout à fait différente de ce que le système national ferroviaire de transport des passagers deviendra dans notre pays. Pouvez-vous vivre avec cela? C'est cela que je me demande. C'est votre travail. Vous pouvez dire, que le diable l'emporte, je fiche le camp.

M. LeFrançois: Je dois vous répondre que moi, je n'aurai pas de problème. C'est vous qui aurez des problèmes. C'est la seule réponse que je peux vous donner. Vous devrez modifier le mandat.

[*Text*]

• 1105

Ms Langan: I'm glad it was Marc and not Marx. I tried earlier to ask you about the future direction of VIA Rail, and in many ways the railway industry. What I was trying to lead to, and maybe I'll try it again, was whether you believe railway transportation is more environmentally friendly than automobile, bus, airplane in terms of the impact the movement of people has on the environment?

M. LeFrançois: Cela, c'est tout à fait évident. Toutes les études sont très claires là–dessus: au niveau environnemental, il n'y a aucune comparaison possible entre le transport par train et l'autobus, l'automobile ou l'avion.

Ms Langan: Then as the chairman, would you be aggressively promoting—I'm not talking about exterior promotion, ads and so on—with the government, who you say is the boss in this situation, the use of rail in place of other forms of transportation?

M. LeFrançois: Oui, évidemment.

Ms Langan: Can you tell me how you would do that?

M. LeFrançois: Je vais essayer de convaincre les autorités gouvernementales de fournir à VIA les outils nécessaires pour offrir un excellent moyen de transport à la population concernée. D'ailleurs, on a beaucoup de travail de fait dans ce sens–là. Si vous regardez les résultats de VIA Rail, vous verrez qu'il y a eu des augmentations de revenus et du nombre de passagers qui utilisent notre moyen de transport. Si on obtient cela, les gens vont utiliser le train de plus en plus.

Ms Langan: Can I then ask, on that same theme and taking VIA Rail one step further, do you see as a future role of VIA the extension of VIA's role in the transport of passengers over large distances, the promotion of and use of the tracks for the transportation of people within smaller distances for commuter purposes, and promoting yourself and participating in that other field of passenger transportation?

M. LeFrançois: Le rôle premier de VIA, d'après ce que j'en comprends. . .

Ms Langan: I understand that, but I'm talking about the expansion and growth and future of VIA. Do you see that as being a viable part of urging the government to change or expand the role of VIA? Does it fit? Is there any rationale for it at all?

M. LeFrançois: Je n'ai pas encore fait assez de travail pour vous donner une opinion éclairée là–dessus. J'aurai ces réponses lors de ma prochaine comparution devant votre Comité.

Ms Langan: Is it something you have any interest in?

M. LeFrançois: Oui, beaucoup d'intérêt.

Ms Langan: I have just two very brief questions, Mr. Chairman. Does the board concern itself with labour relations at VIA?

M. LeFrançois: Oui.

Ms Langan: To what extent? Could you tell me?

M. LeFrançois: Pouvez–vous répéter votre question, s'il vous plaît?

[*Translation*]

Mme Langan: Je suis contente que c'était Marc et non Marx. J'ai essayé plus tôt de vous poser une question concernant les orientations d'avenir de VIA Rail et de l'industrie ferroviaire. J'aimerais vous poser la question suivante: estimez–vous que le transport ferroviaire de passagers nuit davantage à l'environnement que le transport pour véhicule, autocar, ou avion?

Mr. LeFrançois: The answer is clear. All of the studies categorically show that there is no possible comparison between the environmental impact of transportation by train, bus, automobile or plane.

Mme Langan: Donc, en tant que président, allez–vous tout faire pour encourager—et je ne parle pas de promotion externe ou d'annonces—de concert avec le gouvernement, qui, d'après vous, est le maître d'oeuvre dans ce cas–ci, l'utilisation du chemin de fer par opposition à d'autres moyens de transport?

Mr. LeFrançois: Yes, obviously.

Mme Langan: Pouvez–vous me dire comment vous allez y parvenir?

Mr. LeFrançois: I will try to convince the government authorities to provide VIA with the necessary tools to provide an excellent means of transportation for passengers. Moreover, we have taken a lot of steps in this direction. If you look at VIA Rail's records, you will see that we have increased our revenues as well as the number of passengers who use our means of transportation. If we can get what they need, there will be a greater increase in the number of passengers.

Mme Langan: Alors, pour continuer dans la même veine, et pour aller un peu plus loin, envisagez–vous d'élargir le rôle de VIA et de promouvoir l'utilisation des rails pour assurer le transport sur de plus courtes distances, et allez–vous promouvoir votre participation dans ce domaine?

Mr. LeFrançois: VIA's primary role, as I understand it. . .

Mme Langan: Je comprends cela, mais je parle de la croissance et de l'avenir de VIA. D'après vous, est–ce que cela fait partie des efforts que vous allez faire pour encourager le gouvernement à modifier ou à élargir le rôle de VIA? Est–ce logique? Y a–t–il des arguments qui le justifieraient?

Mr. LeFrançois: I haven't done enough work yet to give you an informed opinion on the subject. I will have these answers the next time I appear before your Committee.

Mme Langan: Est–ce un sujet qui vous intéresse?

Mr. LeFrançois: Yes, we are very interested in this.

Mme Langan: Mes deux dernières questions seront très brèves, monsieur le président. Le conseil d'administration de VIA s'occupe–t–il des relations de travail?

Mr. LeFrançois: Yes.

Mme Langan: Dans quelle mesure? Pouvez–vous nous le dire?

Mr. LeFrançois: Could you repeat your question, please?

[*Texte*]

Ms Langan: Does the board concern itself with labour relations at VIA, industrial relations, labour management relations?

Mr. LeFrançois: You're talking about the board of directors.

Ms Langan: Yes.

• 1110

M. LeFrançois: Le conseil d'administration reçoit régulièrement un rapport de son vice-président des Ressources humaines. Au cours des dernières années, comme c'est encore le cas actuellement, les relations de travail à VIA ont été excellentes. Le conseil d'administration a exprimé sa philosophie corporative en ce qui a trait aux relations de travail. C'est ce qui nous permet aujourd'hui de dire que les relations de travail à VIA sont excellentes. Ceux qui utilisent le train le voient immédiatement en entrant dans le train. Les gens sont beaucoup plus heureux qu'ils ne l'étaient, ils font leur travail avec coeur, ils se sentent appréciés et ils sont responsables envers leurs clients.

Ms Langan: Thank you. In closing, aside from your role as board member and now the chair of the board, have you ever worked on the railroad, as a student, as a young man?

Mr. LeFrançois: I never did.

The Chairman: I understand there are no further questions. I have one final one that I would like to ask the chairman.

As you are aware, CP Rail has made an application to the NTA to abandon its lines, everything east of Sherbrooke. Questions that were put to Mr. Lawless—I believe a few weeks ago—would indicate that, should that happen, the future of the Atlantic Limited, which travels that line down through Sherbrooke, through Maine into New Brunswick, would be obviously put in jeopardy. Has there been any thought given or indeed is it legally possible for VIA Rail to appear before the NTA in opposition to the intention of CP to abandon that section of rail line?

M. LeFrançois: C'est une réponse qui doit être donnée par les cadres de la compagnie VIA. Je peux vous envoyer une réponse écrite là-dessus.

The Chairman: Okay. It very well might be something that could be of interest to the committee and certainly, in view of the clientele that VIA services through that corridor, of vital interest to that clientele. I'm not sure it's even legal as a crown corporation, whether or not VIA is entitled to appear before it in that type of situation. But certainly from our perspective, we would like to have some reaction from VIA with reference to that suggestion.

I thought questions were over, but Mr. Manley advises me he has a couple of short questions he'd like to ask.

Mr. Manley: I wondered, Mr. LeFrançois, whether you would round out my understanding a little bit about how the management system at VIA operates. How frequently does the full board of VIA meet?

Mr. LeFrançois: Approximately every six weeks.

Mr. Manley: Is there an executive committee?

[*Traduction*]

Mme Langan: Le conseil d'administration de VIA s'occupe-t-il des relations de travail, des relations industrielles, des relations syndicales-patronales?

M. LeFrançois: Vous parlez du conseil d'administration?

Mme Langan: Oui.

Mr. LeFrançois: The board of directors regularly receives a report from the vice-president, Human Resources. In the past few years, staff relations at VIA have been excellent and they still are. The board of directors expressed its corporate philosophy regarding staff relations, which enables us today to indicate that staff relations at VIA are excellent. Anybody who boards a train can immediately verify this. Employees are much happier than they were before, they put their heart into their work, they feel appreciated and they are responsible to their clients.

Mme Langan: Merci. En terminant, à part le rôle que vous avez joué à titre de membre du conseil et maintenant de président du conseil, avez-vous déjà travaillé comme cheminot dans votre jeunesse ou quand vous étiez étudiant?

M. LeFrançois: Non, jamais.

Le président: Il semble qu'il n'y ait pas d'autres questions. Je voudrais pour ma part en poser une dernière.

Vous n'ignorez pas que CP Rail a présenté à l'ONT une demande d'abandon de toutes ses lignes à l'est de Sherbrooke. On a interrogé M. Lawless à ce sujet il y a quelques semaines, je crois, et il ressort de ses réponses qui si cette demande était approuvée, l'avenir de l'Atlantique Limitée, qui emprunte cette voie pour atteindre le Nouveau-Brunswick en passant par Sherbrooke et le Maine, serait évidemment menacé. A-t-on envisagé chez VIA Rail de comparaître devant l'ONT pour s'opposer à cette demande de CP Rail d'abandonner ce tronçon? Est-ce légalement possible pour VIA d'intervenir de la sorte?

Mr. LeFrançois: That will have to be answered by the officers of VIA. I could have a written answer sent to you.

Le président: D'accord. Cela pourrait sans aucun doute intéresser le comité. En tout cas, c'est assurément d'un intérêt vital pour la clientèle que VIA sert dans ce corridor. Je ne suis même pas certain que ce soit légalement possible pour une société d'État comme VIA de comparaître dans ce genre de situation. Mais de notre point de vue, nous aimerions bien savoir quelle est la réaction des gens de VIA à ce sujet.

Je croyais qu'il n'y avait plus de questions, mais M. Manley me signale qu'il a quelques brèves questions à poser.

M. Manley: Je voudrais, monsieur LeFrançois, que vous m'aidiez à comprendre un peu mieux comment fonctionne la direction de VIA. A quelle fréquence le conseil d'administration de VIA se réunit-il?

M. LeFrançois: A peu près toutes les six semaines.

M. Manley: Y a-t-il un comité exécutif?

[*Text*]

Mr. LeFrançois: Yes, there is one.

Mr. Manley: How frequently does it meet?

Mr. LeFrançois: I would say approximately the same.

Mr. Manley: Do they normally meet in advance of the full board meeting—

Mr. LeFrançois: Yes.

Mr. Manley: —or are they in a different cycle? Same time, but slightly before?

Mr. LeFrançois: Same time.

Mr. Manley: Is there a finance committee?

Mr. LeFrançois: Yes, there is a finance committee.

Mr. Manley: How frequently would it meet?

Mr. LeFrançois: Same frequency, just before the board meeting.

Mr. Manley: Are you ex officio in each of those committees?

Mr. LeFrançois: Yes. Not on the executive committee.

Mr. Manley: You're not on the executive committee?

Mr. LeFrançois: I was not.

Mr. Manley: But are you as chairman?

Mr. LeFrançois: Yes.

Mr. Manley: How frequently as chairman will you meet with Mr. Lawless?

Mr. LeFrançois: Almost every day.

Mr. Manley: Every day?

Mr. LeFrançois: Almost every day.

Mr. Manley: What is the nature of the reports that, as chairman, you receive either from the president or from other operating officers?

• 1115

M. LeFrançois: Premièrement, tous les matins, je reçois un rapport sur ce qui s'est passé la journée précédente dans les opérations de VIA en ce qui a trait au service à la clientèle, au *on–time performance* et aux problèmes qu'on peut rencontrer.

Ensuite, je suis invité par le président à assister toutes les semaines à son comité de coordination avec les officiers de l'entreprise. Il m'informe de toutes les choses importantes qui peuvent se produire à l'intérieur de l'entreprise.

Mr. Manley: What about the financial reporting mechanisms? How frequently is updated financial information provided to you?

Mr. LeFrançois: Every month.

Mr. Manley: There are monthly financial reports. In respect of the full board, how many members are there on the full board?

Mr. LeFrançois: There are 12.

Mr. Manley: There are 12 members on the full board. And you, presumably, are chairman of the executive committee as well as chairman of VIA Rail.

[*Translation*]

M. LeFrançois: Oui, il y en a un.

M. Manley: A quelle fréquence se réunit–il?

M. LeFrançois: Je dirais que la fréquence est à peu près la même.

M. Manley: Se réunit–il normalement avant la réunion plénière du conseil d'administration. . .

M. LeFrançois: Oui.

M. Manley: . . . ou bien le cycle est–il différent? Le même jour, mais un peu avant?

M. LeFrançois: C'est cela.

M. Manley: Y a–t–il un comité des finances?

M. LeFrançois: Oui, il y a un comité des finances.

M. Manley: A quelle fréquence se réunit–il?

M. LeFrançois: La même fréquence, juste avant la réunion plénière du conseil d'administration.

M. Manley: Êtes–vous membre d'office de ces deux comités?

M. LeFrançois: Oui. Pas du comité exécutif.

M. Manley: Vous n'êtes pas membre du comité exécutif?

M. LeFrançois: Je ne l'étais pas.

M. Manley: Mais vous l'êtes maintenant à titre de président?

M. LeFrançois: Oui.

M. Manley: A titre de président du conseil, à quelle fréquence rencontrerez–vous M. Lawless?

M. LeFrançois: Presque tous les jours.

M. Manley: Tous les jours?

M. LeFrançois: Presque tous les jours.

M. Manley: A titre de président du conseil, en quoi consistent les rapports que vous recevez du président ou des autres dirigeants de la compagnie?

Mr. LeFrançois: First of all, every morning, I receive a report on what happened the day before in the operations of VIA regarding service to the clients, on–time performance and any problem that may have arisen.

Also, I am invited by the president to attend the weekly meeting of the coordinating committee, together with the officers of the corporation. I am then informed by him on all significant developments within the corporation.

M. Manley: Quelle est la procédure pour les rapports financiers? A quelle fréquence met–on à jour les renseignements financiers qu'on vous transmet?

M. LeFrançois: A tous les mois.

M. Manley: Il y a donc des rapports financiers mensuels. Combien y a–t–il de membres du conseil d'administration?

M. LeFrançois: Il y en a 12.

M. Manley: Le conseil d'administration comprend donc 12 membres. Et je suppose qu'en plus d'être président de VIA Rail, vous êtes président du comité exécutif.

[*Texte*]

Mr. LeFrançois: That is right.

Mr. Manley: Are you chairman of the finance committee?

Mr. LeFrançois: No, the chairman is Mr. Brazzell. He is a board member.

Mr. Manley: He is a board member. None of the board members is an operating officer at the same time?

Mr. LeFrançois: No.

Mr. Manley: How frequently would he meet with either the president or vice–president of finance of the corporation?

Mr. LeFrançois: I would say between eight and ten times a year.

Mr. Manley: In respect of your relationship with the shareholder, who do you see as being the key representative of the shareholder in terms of liaison with you?

Mr. LeFrançois: Mr. Corbeil, the Minister of Transport.

Mr. Manley: How frequently would you meet with Mr. Corbeil?

Mr. LeFrançois: I don't know; I've talked with him twice on the phone since last month.

Mr. Manley: What about his deputy? Have you met with her?

Mr. LeFrançois: Not yet.

Mr. Manley: And would you expect that the relationship would be more frequent than that, as chairman of a large crown corporation? Were you anticipating a more direct relationship with the shareholder?

Mr. LeFrançois: Yes, that will come for sure.

Mr. Manley: Are you aware of whether the president of VIA meets more frequently with the shareholder than that? At least, in the course of your term, would Mr. Lawless be in more frequent contact either with the minister or with the deputy?

Mr. LeFrançois: Yes, they meet each other pretty often, and I will do the same after. . .

Quand je serai vraiment entré dans l'entreprise, on aura des rencontres plus régulières.

Mr. Manley: In the course of your time as a board member at VIA, did you ever ask for any reports by operating officers to be redone? Did you ever move for the rejection of any report on the basis that it was either incomplete or inadequate to the needs of the board?

M. LeFrançois: Oui.

Mr. Manley: Could you give us, without disclosing confidential information, an outline of what circumstance that may have arisen in?

M. LeFrançois: C'est arrivé, par exemple, dans le cas de projets qu'avait VIA pour exécuter certains travaux. On leur a demandé de repenser les projets à une échelle plus petite pour offrir sensiblement les mêmes services.

Mr. Manley: Was this the only occasion or did this kind of exchange happen frequently?

M. LeFrançois: À chaque réunion, le conseil d'administration reçoit les principaux officiers, et il y a de bonnes discussions avec ces officiers–là. Également, le président rencontre ces officiers toutes les semaines et leur transmet les directives ou les volontés du conseil d'administration.

[*Traduction*]

M. LeFrançois: Vous avez raison.

M. Manley: Êtes–vous président du comité des finances?

M. LeFrançois: Non, ce comité est présidé par un autre membre du conseil, M. Brazzell.

M. Manley: Il fait partie du conseil. Aucun des membres du conseil n'est en même temps un cadre de la compagnie?

M. LeFrançois: Non.

M. Manley: A quelle fréquence rencontre–t–il le président ou le vice–président aux finances de la compagnie?

M. LeFrançois: Je dirais de huit à dix fois par année.

M. Manley: Je voudrais maintenant vous parler de vos relations avec l'actionnaire. A vos yeux, qui est le principal représentant de l'actionnaire auprès de vous?

M. LeFrançois: C'est M. Corbeil, le ministre des Transports.

M. Manley: A quelle fréquence rencontrez–vous M. Corbeil?

M. LeFrançois: Je ne sais pas; je lui ai parlé deux fois au téléphone depuis un mois.

M. Manley: Et son sous–ministre? L'avez–vous rencontrée?

M. LeFrançois: Pas encore.

M. Manley: Vous attendriez–vous à avoir avec eux des relations plus suivies que cela, à titre de président d'une importante société d'État? Vous attendiez–vous à entretenir des liens plus directs avec l'actionnaire?

M. LeFrançois: Oui, cela viendra sûrement.

M. Manley: Savez–vous si le président de VIA rencontre l'actionnaire plus souvent que cela? A votre connaissance, M. Lawless rencontre–t–il plus souvent le ministre ou le sous–ministre?

M. LeFrançois: Oui, ils se rencontrent assez souvent et j'en ferai autant après. . .

When I have really settled in my function as chairman of the corporation, we will meet on a more regular basis.

M. Manley: Depuis que vous faites partie du conseil d'administration de VIA, avez–vous déjà demandé que l'on refasse des rapports présentés par des cadres de la compagnie? Avez–vous déjà proposé que l'on rejette un rapport parce qu'il était incomplet ou qu'il ne répondait pas aux exigences du conseil?

Mr. LeFrançois: Yes.

M. Manley: Pourriez–vous, sans dévoiler de renseignements confidentiels, nous donner un aperçu des circonstances?

Mr. LeFrançois: It happened for instance in the case of certain projects that VIA had prepared. We asked them to reconsider the projects on a smaller scale while offering more or less the same services.

M. Manley: Était–ce la seule fois, ou bien ce genre de chose est–il arrivé fréquemment?

Mr. LeFrançois: At every meeting, the board invites the senior officers of the corporation and we exchange with them at that time. Also, the chairman meets these officers every week to pass on to them the directives or the wishes of the board of directors.

[*Text*]

• 1120

Mr. Manley: You have an office in the VIA head office in Montreal. Do you attend that office on a daily basis?

M. LeFrançois: Oui, tous les matins.

Mr. Manley: Where is the head office for your family holding company? Is it also in Montreal?

M. LeFrançois: Non, à Québec.

Mr. Manley: Are you continuing as president and CEO of that company while you are chairman of VIA?

M. LeFrançois: Pendant encore trois semaines ou un mois.

Mr. Manley: Do you anticipate that once you've absorbed the briefing materials that were given to you and the instructions that were given to you and assume the full role of chairman, this will occupy your full time and attention?

M. LeFrançois: Au cours du dernier mois, j'ai donné à VIA environ 70 heures par semaine.

Mr. Manley: How much of that is getting up to speed as chairman and how much of it do you expect will continue?

M. LeFrançois: À l'avenir, on va ramener cela à 50 ou 60 heures de travail par semaine.

Mr. Manley: I'm sorry, Mr. Chairman, that the short questions became more involved. Perhaps I could end with this.

I'd be interested in knowing, Mr. LeFrançois, whether you have established for the management of VIA, or whether you have the intention of establishing for them, any set of objectives that you could disclose to us, either in terms of operating results of VIA or perhaps in terms of their reporting functions to the board of directors. What do you have in mind? Are you going to make some changes? Is this company going to take on your image or do you see things pretty much continuing as they have been in the past?

M. LeFrançois: Bien sûr, d'une manière générale, je vais vous répondre qu'il va y avoir des changements, parce que c'est la seule façon dont une entreprise peut s'améliorer et se développer. On discutera et on décidera de ces changements avec le président et le conseil d'administration, incluant le gouvernement.

Mr. Manley: So you really see yourself more in a role of being the servant of the shareholder, in consultation with a president for whom you obviously have a lot of respect as an operating officer. You don't see yourself as leader of that organization.

M. LeFrançois: Non.

The Chairman: Mr. LeFrançois, we want to thank you very much for appearing before the committee this morning. I think you have answered the concerns that have been put to you very adequately. There are a number of things you are going to get back to the committee about. We'll look forward to hearing your written response, I think, in most instances. We wish you success and good luck in your new position.

Mr. LeFrançois: Thank you very much, Mr. Chairman.

[*Translation*]

M. Manley: Vous avez un bureau au siège social de VIA à Montréal. Allez–vous à ce bureau tous les jours?

Mr. LeFrançois: Yes, every morning.

M. Manley: Où se trouve le siège social de votre société de porte–feuille familiale? Est–il également à Montréal?

Mr. LeFrançois: No, in Quebec City.

M. Manley: Continuez–vous d'assumer les postes de président et chef de la direction de cette entreprise, tout en étant président de VIA?

Mr. LeFrançois: For another three weeks or a month.

M. Manley: Une fois que vous aurez absorbé toute la documentation qu'on vous a remise, pris connaissance de toutes les instructions qu'on vous a données et que vous serez bien installé dans votre rôle de président du conseil, prévoyez–vous que ce poste vous occupera à plein temps?

Mr. LeFrançois: During this past month, I gave VIA approximately 70 hours a week of my time.

M. Manley: Dans quelle mesure cette charge de travail est–elle attribuable au fait que vous vous plongez dans les dossiers pour vous mettre au fait? Quelle proportion prévoyez–vous devoir assumer en permanence?

Mr. LeFrançois: In the future, we will bring that workload down to some 50 or 60 hours a week.

M. Manley: Je m'excuse, monsieur le président, je me suis laissé entraîner. Je pourrais peut–être terminer avec une dernière question.

Je voudrais savoir, monsieur LeFrançois, si vous avez fixé ou si vous avez l'intention de fixer aux dirigeants de VIA une série d'objectifs dont vous pourriez nous faire part, quant aux résultats d'exploitation de VIA ou peut–être en termes des rapports qui doivent être faits au conseil d'administration. Qu'avez–vous en tête? Allez–vous faire des changements? Cette compagnie va–t–elle être marquée de votre empreinte, ou bien voyez–vous les choses évoluer à peu près dans la droite ligne du passé?

Mr. LeFrançois: Of course, generally speaking, there will be changes because it is the only way for a corporation to improve and to develop. We will discuss and make a decision on these changes together with the president and the board of directors, including the government.

M. Manley: Vous vous voyez donc plutôt comme étant au service de l'actionnaire, en consultation avec un président pour qui vous avez manifestement beaucoup d'estime à titre de gestionnaire. Vous ne vous voyez pas comme le dirigeant suprême de cette organisation.

Mr. LeFrançois: No.

Le président: Monsieur LeFrançois, nous vous remercions beaucoup d'être venu témoigner devant le comité ce matin. Je pense que vous avez très bien répondu à toutes les questions qu'on vous a posées. Sur un certain nombre de points, vous devez nous faire parvenir une réponse écrite dont nous avons hâte de prendre connaissance. Nous vous souhaitons le meilleur succès dans votre nouveau poste.

M. LeFrançois: Merci beaucoup monsieur le président.

[*Texte*]

The Chairman: No doubt we'll have the opportunity of seeing you before this committee in the days to come.

Mr. LeFrançois: Thank you. Next time it will be easier for me.

The Chairman: Thank you very much.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Traduction*]

Le président: Nous aurons sans aucun doute l'occasion de vous revoir devant le comité.

M. LeFrançois: Merci. La prochaine fois, ce sera plus facile pour moi.

Le président: Merci beaucoup.

[*La séance se poursuit à huis clos*]

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From VIA Rail Canada Inc.:

Marc LeFrançois, Chairman of the Board of Directors.

TÉMOIN

De VIA Rail Canada Inc.:

Marc LeFrançois, président du Conseil d'administration.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Tuesday, March 30, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 36

Le mardi 30 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to the Orders of Reference adopted by the House on March 19, 1993, consideration of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water; and Bill C–97, An Act respecting marine insurance

Clause by Clause Consideration of Bill C–97

Clause by Clause Consideration of Bill C–83

INCLUDING:

The Sixth and Seventh Reports to the House

CONCERNANT:

Conformément aux Ordres de renvoi adoptés par la Chambre le 19 mars 1993, examen du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau; et du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime

Étude article par article du projet de loi C–97

Étude article par article du projet de loi C–83

Y COMPRIS:

Le sixième et septième rapports à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25525—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, March 31, 1993

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SIXTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, March 19, 1993, your Committee has considered Bill C–97, An Act respecting marine insurance, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 4

Strike out line 19, at page 3, and substitute the following therefor:

"4. The rules of Canadian maritime law continue to"

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 34 and 36 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 31 mars 1993

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 19 mars 1993, votre Comité a étudié le projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante :

Article 4

Retrancher la ligne 18, à la page 3, et la remplacer par ce qui suit :

«4. Les règles du droit maritime canadien»

Un exemplaire des Procès–verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^os^ 34 et 36, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT,

Chairman.

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, March 31, 1993

The Standing Committee on Transport has the honour to present its

SEVENTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, March 19, 1993, your Committee has considered Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 4

Strike out lines 1 to 3, at page 2, and substitute the following therefor:

"4. The Minister of Transport shall, on or before December 31, 1999, and thereafter every five years,"

New Clause 5

Add immediately after line 9, at page 2, the following:

"5. (1) The report laid before Parliament pursuant to section 4 stands permanently referred to such committee of Parliament as is established to review matters relating to transport.

(2) The Parliamentary committee shall undertake a comprehensive review of the report referred to in sub–section (1) and shall report to the House of Commons thereon, including a statement on the advisibility of enacting the Hamburg Rules."

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 34 and 36 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 31 mars 1993

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 19 mars 1993, votre Comité a étudié le projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau, et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes :

Article 4

Retrancher les lignes 1 et 2, à la page 2, et les remplacer par ce qui suit :

«4. Au plus tard le 31 décembre 1999, et par la suite à tous les cinq ans, le ministre des Trans–»

Nouvel article 5

Ajouter immédiatement après la ligne 7, à la page 2, ce qui suit :

«5. (1) Le comité parlementaire chargé des questions de transport est saisi d'office du rapport visé à l'article 4.

(2) Le comité parlementaire procède à l'analyse exhaustive du rapport. Il présente à la Chambre des communes son rapport sur la question, en l'assortissant de ses recommandations relativement à l'opportunité ou non de l'adoption des règles de Hambourg.»

Un exemplaire des Procès–verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules n^os^ 34 et 36, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ROBERT A. CORBETT,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 30, 1993
(53)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley and Lee Richardson.

Acting Member present: Ross Belsher for Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Transport Canada: Bruce Bowie, Director, Marine Policy; Jerry Rysanek, Chief, Policy Development, Marine Insurance and Liability; Alfred Popp, Senior General Counsel; Marc Gauthier, Legal Counsel (C–83); Robin Carter, Legal Counsel (C–97).

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on March 19, 1993, the Committee proceeded to a clause by clause consideration of Bill C–97, An Act respecting marine insurance. (*See Minutes of Proceedings, Standing Committee on Transport, Issue 34, Tuesday, March 23, 1993.*)

Clauses 2 and 3 carried severally.

On Clause 4

On motion of Ken Atkinson, it was agreed, — That Clause 4 of Bill C–97 be amended by striking out line 19, at page 3, and substituting the following therefor:

"4. The rules of Canadian maritime law continue to"

Clause 4, as amended, carried.

Clauses 5 to 91 inclusive carried severally.

The Schedule carried.

Clause 1 carried.

The title carried.

The Bill, as amended, carried.

Ordered, — That the Chairman report the Bill, as amended, to the House.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the House on March 19, 1993, the Committee proceeded to a clause by clause consideration of Bill C–83, An Act respecting the transportation of goods by water. (*See Minutes of Proceedings, Standing Committee on Transport, Issue 34, Tuesday, March 23, 1993.*)

Clauses 2 and 3 carried severally.

On Clause 4

On motion of Iain Angus, it was agreed, — That Clause 4 be amended by striking out lines 1 to 3, at page 2, and subsituting the following:

PROCÈS–VERBAL

LE MARDI 30 MARS 1993
(53)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Geofff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De Transports Canada: Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; Jerry Rysanek, chef, Elaboration des politiques, Assurance maritime et responsabilité civile; Alfred Popp, avocat général principal; Marc Gauthier, conseiller juridique (C–83); Robin Carter, conseiller juridique (C–97).

Conformément à son ordre de renvoi du 19 mars 1993, le Comité procède à l'étude détaillée du projet de loi C–97, Loi concernant l'assurance maritime (*voir les Procès–verbaux et témoignages du mardi 23 mars 1993, fascicule n° 34*).

Les articles 2 et 3 sont adoptés séparément.

Article 4

Sur motion de Ken Atkinson, il est convenu, — Que l'article 4 soit modifié en remplaçant la ligne 18, à la page 3, par ce qui suit:

«4. Les règles du droit maritime canadien»

L'article 4, modifié, est adopté.

Les articles 5 à 91 sont adoptés séparément.

L'annexe est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C–97, modifié, est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi, modifié.

Conformément à son ordre de renvoi du 19 mars 1993, le Comité procède à l'étude détaillée du projet de loi C–83, Loi relative au transport des marchandises par eau (*voir les Procès–verbaux et témoignages du mardi 23 mars 1993, fascicule n° 34*).

Les articles 2 et 3 sont adoptés séparément.

Article 4

Sur motion de Iain Angus, il est convenu, — Que l'article 4 soit modifié en remplaçant les lignes 1 et 2, à la page 2, par ce qui suit:

"4. The Minister of Transport shall, on or before December 31, 1999,"

Clause 4, as amended, carried.

Clauses 5 to 9 inclusive carried severally.

On New Clause 5

On motion of Iain Angus, it was agreed, — That Bill C–83 be amended by adding immediately after line 9, at page 2, the following:

"5. (1) The report laid before the Parliament pursuant to section 4 stands permanently referred to such committees of Parliament as is established to review matters relating to transport.

(2) The Parliamentary committee shall undertake a comprehensive review of the report referred to in sub–section (1) and shall report to the House of Commons thereon, including a statement on the advisibility of replacing the Hamburg Rules."

New Clause 5 carried.

At 10:45 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:15 o'clock a.m., the sitting resumed.

By unanimous consent, the Committee reverted to Clause 4.

On motion of John Manley, it was agreed, — That Clause 4 be amended by adding after the word "1999" the following:

"and thereafter every five years,"

Clause 4, as amended, carried.

On New Clause 5

Iain Angus moved, — That Bill C–83 be amended by adding immediately after line 9, at page 2, the following:

"5. Such committee of Parliament as is established to review matters relating to transport may recommend to the Minister of Transport that the Hague–Visby Rules be replaced by the Hamburg Rules."

The question being put on the amendment, it was negatived.

Schedules 1 and 2 carried severally.

The title carried.

Bill C–83, as amended, carried.

Ordered, — That the Chairman report the Bill, as amended, to the House.

At 11:25 o'clock a.m., it was agreed, — That the Committee proceed *in camera* to discuss its future business.

At 11:30 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

«4. Au plus tard le 31 décembre 1999, le ministre des Trans–»

L'article 4, modifié, est adopté.

Les articles 5 à 9 sont adoptés séparément.

Nouvel article 5

Sur motion de Iain Angus, il est convenu, — Que le projet de loi C–83 soit modifié en ajoutant après la ligne 7, à la page 2, ce qui suit:

«5. (1) Le comité parlementaire chargé des questions de transport est saisi d'office du rapport visé à l'article 4.

(2) Le comité parlementaire procède à l'analyse exhaustive du rapport. Il présente à la Chambre des communes son rapport sur la question, en l'assortissant de ses recommandations relativement à l'opportunité ou non de l'adoption des règles de Hambourg.»

Le nouvel article 5 est adopté.

À 10 h 45, la séance est suspendue.

À 11 h 15, la séance reprend.

Avec le consentement unanime, le Comité revient sur l'article 4.

Sur motion de John Manley, il est convenu, — Que l'article 4 soit modifié en ajoutant après le mot «1999», ce qui suit:

«et par la suite à tous les cinq ans,»

L'article 4, modifié, est adopté.

Nouvel article 5

Iain Angus propose, — Que le projet de loi C–83 soit modifié en ajoutant après la ligne 7, à la page 2, ce qui suit:

«Le comité parlementaire chargé des questions de transport peut recommander au ministre des Transports le remplacement des règles de la Haye–Visby par celles de Hambourg.»

L'amendement est mis aux voix et rejeté.

Les annexes 1 et 2 sont adoptées séparément.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C–83, modifié, est adopté.

Il est ordonné, — Que le président fasse rapport à la Chambre du projet de loi, modifié.

À 11 h 25, il est convenu, — Que le Comité déclare le huis clos afin d'examiner ses travaux à venir.

À 11 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Texte*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 30, 1993

• 1006

The Chairman: I'll call the meeting to order. The Standing Committee on Transport is considering Bill C–97, clause by clause.

We have with us, from the Department of Transport, Mr. Bruce Bowie, director of marine policy; Mr. Jerry Rysanek, chief of policy development for marine insurance and liability; and Mr. Alfred Popp, senior general counsel.

We'll be having a vote, which means we'll probably have to recess briefly in approximately 20 minutes. So with your concurrence we'll move right into clause–by–clause of Bill C–97.

Clauses 2 and 3 agreed to

On clause 4—*Rules of Common Law*

Mr. Atkinson (St. Catharines): I move that clause 4 of Bill C–97 be amended by striking out line 19 on page 3 and substituting the following:

the rules of Canadian maritime law continue to

This replaces the words ''common law'' with ''Canadian maritime law''. I think the explanation is given in the memo we've received, because of the concerns with the Quebec Civil Code and common law in the other provinces. I understand that it's acceptable that the words ''Canadian maritime law'' be inserted and that the words ''common law'' be taken out, because of the Quebec Civil Code.

The Chairman: Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): My colleague is reviewing the amendment. We have just received it.

Mr. Manley (Ottawa South): There's a reference in the memo we've been given to an amendment to the Federal Court Act. Without a definition provision, is it clear that Canadian maritime law extends beyond statutory law? Do you have any cases or anything that would give me some comfort on the fact that you are. . .?

• 1010

Mr. Alfred Popp (Senior General Counsel, Admiralty and Maritime Law Section, Department of Justice): Would you like me to answer?

The Chairman: Yes, please.

Mr. Popp: We made that suggestion for two reasons. One is that there is a definition of Canadian maritime law in section 2 of the Federal Court of Canada Act. There is also a line of cases from the Supreme Court that have interpreted the expression ''Canadian maritime law'' to mean a body of law at the federal level that is uniform from coast to coast and is nourished by both traditions of the common law and the civil law.

The answer to your question is that it goes beyond what is actually in the statute and that there is a body of Canadian maritime law. I would be happy to give you the decisions that deal with this matter.

[*Traduction*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 30 mars 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte. Le Comité permanent des transports reprend l'étude article par article du projet de loi C–97.

Le ministère des Transports est représenté par M. Bruce Bowie, directeur de la politique maritime M. Jerry Rysanek, chargé de l'élaboration de la politique pour l'assurance et la responsabilité maritimes, et M. Alfred Popp, avocat général principal.

Comme il y aura un vote à la Chambre, nous devrons interrompre brièvement dans une vingtaine de minutes. Donc, si vous le voulez bien, nous passerons immédiatement à l'étude article par article du projet de loi C–97.

Les article 2 et 3 sont adoptés

Article 4—*Règles de common law*

M. Atkinson (St. Catharines): Il est proposé que l'article 4 du projet de loi C–97 soit modifié par la substitution, à la ligne 18, page 3, de ce qui suit:

Les règles du droit maritime canadien

On remplace ainsi l'expression «common law» par «droit maritime canadien». Vous trouverez l'explication dans la note qui vous a été remise relativement aux préoccupations découlant du Code civil québécois et du *common law* dans les autres provinces. Il paraît qu'il est tout à fait admissible que l'expression «droit maritime canadien» soit insérée et que l'expression *common law* soit supprimée en raison du Code civil du Québec.

Le président: Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Mon collègue est en train de parcourir l'amendement que nous venons tout juste de recevoir.

M. Manley (Ottawa–Sud): Il est question dans la note qui nous a été remise d'un amendement à la Loi sur la Cour fédérale. En l'absence d'une définition expresse, est–il tout à fait clair que le droit maritime canadien a une plus grande portée que le droit législatif? Y a–t–il des précédents ou des indications qui puissent me rassurer sur ce point?

M. Alfred Popp (avocat général principal, Section de l'amirauté et du droit maritime, ministère de la Justice): Aimeriez–vous que je réponde?

Le président: Oui, s'il vous plaît.

M. Popp: Nous avons émis cet avis pour deux raisons. La première est qu'il existe une définition du droit maritime canadien à l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale. Il y a aussi toute une jurisprudence de la Cour suprême qui interprète l'expression «droit maritime canadien» comme signifiant un ensemble de règles de droit au niveau fédéral qui est uniforme d'une côte à l'autre et qui se nourrit des traditions à la fois du common law et du droit civil.

La réponse à votre question est que ce droit a une portée qui dépasse celle d'un texte de loi et qu'il existe un droit maritime canadien. Je me ferai un plaisir de vous communiquer les jugements portant sur cette question.

[*Text*]

Mr. Manley: If that is the case, why have we been told there is a proposition that the definition of Canadian maritime law in the Federal Court of Canada Act should be amended?

Mr. Popp: The request has not yet been made, but I understand the request will be made by the minister to the Minister of Justice to see to what extent the definition could be amended to give specific reference to provincial law. This is not only the law of Quebec but also the law of the other provinces.

Mr. Manley: Is the suggestion that the bill we are dealing with at the moment should include that?

Mr. Popp: I think the beauty of making this amendment here is that if at some future date Parliament were to decide to amend the definition of Canadian maritime law in section 2 of the Federal Court Act, then of course it would automatically also go into this statute. You would not have to make another amendment to it. It would automatically be governed by whatever amended definition is included in the Federal Court Act.

Mr. Manley: Why is that? There is no cross–referencing to the Federal Court Act in this bill.

Mr. Popp: I think that is the way, however, the jurisprudence would run. They would automatically look at the other statute, which already has a definition that governs Canadian maritime law, plus the cases that have interpreted it. I am confident that it would in fact govern this statute as well.

Mr. Manley: What provincial law is there that would affect maritime insurance? Is this in the event that you have strictly interprovincial contractual issues? Do you feel that is where the overlapping is going to occur?

Mr. Popp: First of all, we have not of course made that study yet, so it is difficult to respond specifically to that question. Generally speaking, the Marine Insurance Act only covers certain aspects of marine insurance. It does not necessarily cover all aspects, including, for example, the formation of the contract. That is possibly where provincial law might have a role to play.

Mr. Manley: Okay. Thank you, Mr. Chairman.

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

Clauses 5 to 91 inclusive agreed to

Clause 1 agreed to

• 1015

The Chairman: Shall the Schedule carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall Bill C–97 as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

[*Translation*]

M. Manley: Si c'est le cas, pourquoi nous a–t–on dit que l'on envisage de modifier la définition du droit maritime canadien dans la Loi sur la Cour fédérale?

M. Popp: La demande n'a pas encore été faite, mais je crois savoir que le ministre l'adressera au ministère de la Justice, afin de voir dans quelle mesure cette définition pourrait être modifiée pour y faire mention expresse de la législation provinciale. Je ne parle pas uniquement du droit civil du Québec mais également des législations des autres provinces.

M. Manley: Est–ce que cela signifierait qu'il faudrait modifier le projet de loi actuellement à l'étude?

M. Popp: La beauté de l'amendement proposé à ce projet de loi est que, si le Parlement décidait à l'avenir de modifier la définition du droit maritime canadien à l'article 2 de la Loi sur la Cour fédérale, ce changement serait automatiquement répercuté dans cette loi–ci. Il n'y aurait pas besoin d'y revenir pour la modifier de nouveau. Elle serait automatiquement régie par la nouvelle définition qui figurerait dans la Loi sur la Cour fédérale.

M. Manley: Pourquoi cela? Il n'y a pas de référence dans ce projet de loi à la Loi sur la Cour fédérale.

M. Popp: Je pense pourtant que ce serait l'effet de la jurisprudence. Elle couvrirait automatiquement l'autre loi qui contient déjà une définition touchant au droit maritime canadien, plus les jugements qui l'ont interprétée. Je suis assuré que cette modification de la définition vaudrait pour cette loi–ci également.

M. Manley: Quelle législation provinciale existe–t–il qui puisse concerner l'assurance maritime? Est–ce pour couvrir les cas où il y aurait des litiges contractuels strictement interprovinciaux? Pensez–vous que c'est là que le chevauchement pourrait se produire?

M. Popp: Premièrement, nous n'avons pas encore effectué cette étude, et il est donc difficile de répondre précisément à cette question. De manière générale, la Loi sur l'assurance maritime couvre seulement certains aspects de l'assurance maritime. Elle ne régit pas nécessairement tous les aspects, notamment la conclusion du contrat, par exemple. C'est peut–être là que la législation provinciale pourrait jouer un rôle.

M. Manley: D'accord. Je vous remercie, monsieur le président.

L'amendement est adopté

L'article 4, tel que modifié, est adopté

Les articles 5 à 91 inclusivement sont adoptés

L'article 1 est adopté

Le président: L'Annexe est–elle adoptée?

Des voix: Adoptée.

Le président: Le titre est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi C–97, tel que modifié, est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois–je faire rapport à la Chambre du projet de loi tel que modifié?

[*Texte*]

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Next, Bill C–83.

Mr. Bruce Bowie (Director of Marine Policy, Department of Transport): I have asked Marc Gauthier, who is legal counsel with the Department of Justice but works with Transport Canada, specifically on the Carriage of Goods by Water Act, to join us, with your concurrence, at the table for this.

The Chairman: Fine.

Mr. Bowie: Thank you.

The Chairman: We are dealing with Bill C–83. I believe all members are in possession of a brief that was submitted to the committee by the Canadian Exporters' Association, which I trust you have all read and digested.

We will now move into consideration of Bill C–83.

Clauses 2 and 3 agreed to.

On clause 4—*Report to Parliament*

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Chairman, I have an amendment to clause 4. I move that clause 4 of Bill C–83 be amended by striking out lines 1 to 3 on page 2 and substituting the following:

The Minister of Transport shall, on or before December 31, 1999,

What this change means is that instead of saying "within six years after the coming into force", it sets a specific date. I always get worried about the coming into force sections, never knowing when the government will get around to doing that. This gives it more rigidity in terms of when the minister must review it.

The Chairman: Could I ask our officials to comment on this, please.

Mr. Bowie: We would agree with that amendment. It would provide some clarity to the exact date a decision is required.

• 1020

Mr. Angus: I'm doing something wrong.

Mr. Atkinson: We all feel the same way.

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

On clause 5—*Other statutory limitations of liability*

Mr. Angus: Mr. Chairman, I have an amendment that actually will create a new clause 5. I move that Bill C–83 be amended by adding immediately after line 9 on page 2 the following:

5. (1) The report laid before Parliament pursuant to section 4 stands permanently referred to such committee of Parliament as is established to review matters relating to transport.

(2) The parliamentary committee shall undertake a comprehensive review of the report referred to in subsection (1) and shall report to the House of Commons thereon, including a statement on the advisability of enacting the Hamburg Rules.

[*Traduction*]

Des voix: D'accord.

Le président: Maintenant, le projet de loi C–83.

M. Bruce Bowie (directeur de la politique maritime, ministère des Transports): J'ai demandé à Marc Gauthier, qui est conseiller juridique du ministère de la Justice mais travaille pour Transports Canada, et particulièrement sur la Loi relative au transport des marchandises par eau, se joindre à nous à la table, avec votre permission.

Le président: Très bien.

M. Bowie: Je vous remercie.

Le président: Nous étudions donc le projet de loi C–83. Je crois que tous les députés ont reçu un mémoire soumis au comité par l'Association des exportateurs canadiens, et je ne doute pas que vous l'aurez tous lu et digéré.

Nous passons maintenant à l'étude du projet de loi C–83.

Les articles 2 et 3 sont adoptés

Article 4—*Rapport au Parlement*

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le président, j'ai un amendement à l'article 4. Je propose que l'article 4 du projet de loi C–83 soit modifié en retranchant les lignes 1 et 2, page 2, et en les remplaçant par ce qui suit:

Au plus tard le 31 décembre 1999, le ministre des Transports. . .

Ce changement revient à imposer une date fixe, au lieu de la formule «dans les six ans suivant l'entrée en vigueur. . .». Ce genre de clause reposant sur l'entrée en vigueur m'inquiète toujours, car on ne sait jamais quand le gouvernement va se décider à promulguer. Cela impose un délai un peu plus rigide au ministre.

Le président: Pourrais–je demander aux fonctionnaires de nous donner leur avis, s'il vous plaît?

M. Bowie: Nous sommes d'accord avec cet amendement. Il préciserait la date exacte à laquelle une décision devra être prise.

M. Angus: Je dois me tromper.

M. Atkinson: Nous pensons tous la même chose.

L'amendement est adopté

L'article 4 tel que modifié est adopté

Article 5—*Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires*

M. Angus: Monsieur le président, mon amendement aura pour effet de créer un nouvel article 5. Je propose que le projet de loi C–83 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 7, page 2, ce qui suit:

5. (1) Le comité parlementaire chargé des questions de transport est saisi d'office du rapport visé à l'article 4.

(2) Le comité parlementaire procède à l'analyse exhaustive du rapport. Il présente à la Chambre des communes son rapport sur la question, en l'assortissant de ses recommandations relativement à l'adoption des règles de Hambourg.

[*Text*]

The current bill provides for the Minister of Transport to table a report in Parliament, but there is no further requirement that the matter be referred to this committee, nor is there any requirement that we pass judgment in any way on that matter. I think that as a matter of course this committee should be given the responsibility to review those kinds of decisions. It may be that the minister decides we do have to move to the Hamburg Rules, or he may decide no, it's not time. It provides a public venue for the industry to come before us, as opposed to the private meetings with the minister, to lay out the arguments on why we should move forward.

It increases the power of this committee, and I think it's a concept that is worth consideration by the committee.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Mr. Chairman, I wonder if the officials know or perhaps even the clerk or the committee staff are aware of any precedent in legislation that permanently refers an act to a committee.

The Chairman: Yes. I'm advised this is procedurally acceptable.

Mr. Angus: I'm not sure that was his question. His question was is there a precedent for this.

The Chairman: I will ask our clerk to respond.

The Clerk of the Committee: Yes, sir, there are several precedents. There is one in the lobbying bill, on the lobbying act, which was referred for review by a committee at later date. There are several precedents. Lobbying comes to mind right away.

Mr. Richardson: Thank you.

Other than that, Mr. Chairman, I don't have any specific problem. It's simply a matter for the committee to determine if they want to have their agenda set for them in advance. Obviously it's something that could be determined on an annual basis by each committee, but is it appropriate for us in this committee to impose an agenda on a subsequent committee in future Parliaments? That's my only question. I don't have any problem in principle with the idea.

Mr. Angus: Just for further clarification, this is basically a one–time event, because under this particular amendment it is only triggered when the Minister of Transport tables a report pursuant to this legislation in the House of Commons, and that can happen any time within the next six years or up until December 31, 1999. The member is correct that we are in effect setting the agenda of a future committee, but we're also ensuring that committee has some very specific responsibilities for the transport industry.

Mr. Richardson: Fine. I don't have any problem with it.

Mr. Manley: There is a technical question on wording. The "advisibility of replacing the Hamburg Rules", which is the last line—

Mr. Angus: You have an earlier version. It now reads "enacting the Hamburg Rules".

Mr. Manley: Enacting the Hamburg Rules?

[*Translation*]

Le projet de loi actuel prévoit que le ministre des Transports devra déposer un rapport au Parlement, mais ne dit pas que la question doit être soumise au Comité des transports ni que celui–ci pourrait être appelé à se prononcer en la matière. Il va à mon avis de soi que ce comité devrait avoir la responsabilité d'étudier ce genre de décisions. Le ministre pourrait très bien décider que les règles de Hambourg doivent être adoptées, mais il pourrait également décider que cela n'est pas opportun. L'amendement prévoirait donc une tribune devant laquelle les représentants du secteur des transports maritimes pourraient venir expliquer leur cas; on ne se limiterait donc pas à des consultations privées entre ces personnes et le ministre.

Les pouvoirs de ce comité s'en trouveraient accrus et j'estime par conséquent que nous devrions envisager cet amendement.

M. Richardson (Calgary–Sud–Est): Monsieur le président, les hauts fonctionnaires ou peut–être même le greffier ou le personnel du comité seraient–ils au courant de lois qui doivent de façon permanente être référées à un comité pour étude?

Le président: Une telle proposition, me dit–on, est tout à fait acceptable du point de vue de la procédure.

M. Angus: Je ne suis pas sûr que c'était là sa question. Il demandait s'il existait un précédent à une telle démarche.

Le président: Je vais demander au greffier de répondre.

Le greffier du comité: Plusieurs précédents existent en la matière, notamment la Loi sur les lobbyistes qui fera l'objet d'un renvoi devant un comité à une date ultérieure. Il y a divers précédents en la matière, mais c'est la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes qui me vient à l'esprit immédiatement.

M. Richardson: Merci.

A part cela, monsieur le président, je ne vois aucun problème à ce sujet. Il s'agit simplement que le comité décide s'il veut que son ordre du jour soit prévu à l'avance. Il est certain que chaque comité pourrait en tenir compte sur une base annuelle, mais convient–il que notre comité impose un ordre du jour au comité qui le remplacera dans une autre législature ? C'est ma seule question. Mais en principe, je ne m'oppose pas à cette idée.

M. Angus: Je préciserais qu'il s'agit en fait d'un événement qui se produira une seule fois car aux termes de l'amendemenet proposé, le comité ne devra se pencher sur cette question que lorsque le ministre des Transports déposera un rapport à la Chambre des communes comme le veut cette loi, ce qui pourra se produire une seule fois au cours des six prochaines années ou au plus tard le 31 décembre 1999. Le député a cependant raison de dire que nous établissons en fait l'ordre du jour pour un comité futur, mais nous veillons également à ce que ce comité ait certaines responsabilités bien précises en matière de transport.

M. Richardson: Très bien. Cela me va.

M. Manley: Une petite question au sujet du libellé. Celui–ci parle en effet de l'opportunité ou non de l'adoption des règles de Hambourg.

M. Angus: Vous ne disposez pas de la dernière version qui se lit comme suit: relativement à l'adoption des règles de Hambourg.

M. Manley: L'adoption des règles de Hambourg?

[*Texte*]

Mr. Angus: Yes.

Mr. Manley: The other thing is the letter from the Canadian Exporters' Association. I'm not sure how you would translate it into legislative form. Clearly the issue they're raising is that six years from now it may not be time to enact the Hamburg Rules. It might be 9 years from now, or 12 years, or 15 years, or however long it takes our trading partners to get around to doing this.

• 1025

If you want to put this kind of provision in the bill, what is really called for is an ongoing review of the status of international shipping law so that you make the conversion at the optimum time. I wonder whether there's any way of addressing that concern other than in the form that has been proposed, a six–year review, with or without the reference to the standing committee. Either way, it doesn't seem to me that we necessarily have provoked the review that should be ongoing.

Mr. Bowie: In response to that question, we'd really have to move to the amendment that has come into play here, which states that there would have to be a report tabled before Parliament on or before December 31, 1999. If sometime between now and then it became clear that Canada's trading partners were moving to the Hamburg Rules as a result of our efforts and international changes, then certainly the report to Parliament would be prepared prior to that date.

Mr. Manley: I have no problem with that. But what if it's 2005?

Mr. Bowie: After that time there would be a continuous monitoring of what was happening in the international forum. I guess there's also an expectation that if it hasn't happened by then, there's a likelihood that it wouldn't be acceptable to the international community to move to the Hamburg Rules.

Mr. Manley: It sort of begs the question, because if it's worth having a review process built into the bill. . . I mean, it's a very clever way of dealing with the fact that there are two sets of rules extant and there's a gradual shift from one to the other occurring, to say okay, at some point in the future, bang, the rules are already in statutory form; you can switch.

The problem is you've picked a date that may not be the latest possible date at which it occurs. You may be off only by a year or two from when it would be optimum for us to shift to the other set. Either it's worth doing it in the bill and saying there should be a review process, in which case why wouldn't you extend that into further reviews, or it's not worth doing it all, in which case why are clauses 4 and 5 here?

Mr. Bowie: I guess we would envisage that at that time the decision would be made on whether or not there was a need for further reviews based on what was happening in the international—

Mr. Manley: But if there is, then you've got to go back and amend the act, which is what you're trying to avoid by putting two sets of rules in this bill.

Mr. Bowie: Did you want to add something to that?

[*Traduction*]

M. Angus: Oui.

M. Manley: Il y a également la lettre de l'Association des exportateurs canadiens. Je ne suis pas sûr de la façon dont on pourrait traduire celle–ci en langage législatif. Dans sa lettre, l'association explique que cette adoption des règles de Hamburg peut très bien ne pas devoir se faire dans six ans mais dans 9, 12 ou 15 ans, bref quand nos partenaires commerciaux seront prêts à adopter également ces règles.

Si l'on veut donc prévoir de telles dispositions dans le projet de loi, il faudrait prévoir un examen permanent de la situation du droit international en matière de transport des marchandises par eau, ce qui permettrait alors d'adopter ces règles au moment le plus propice. Je me demande s'il serait possible de tenir compte d'une telle préoccupation autrement qu'en prévoyant un examen après six ans sans, que le comité permanent soit ou non saisi de la question. Cela ne signifie de toute façon pas un réexamen permanent.

M. Bowie: En réponse à cette question, il ne faut pas oublier l'amendement qui prévoit qu'un rapport devra être déposé devant le Parlement au plus tard le 31 décembre 1999. Si, avant cette date, il est clair que les partenaires commerciaux du Canada envisagent d'adopter les règles de Hamburg à la suite de nos efforts ou de changements sur la scène internationale, le rapport au Parlement serait alors préparé avant la date prévue.

M. Manley: Très bien, mais que se passera–t–il si l'on attend à l'année 2005?

M. Bowie: Après la date en question, on ne cessera de surveiller ce qui se passe sur la scène internationale. De plus, si rien ne se produit avant cette date, il est fort probable que les autres pays n'adopteront pas les règles de Hamburg.

M. Manley: C'est agir comme si la question était déjà résolue. . . Étant donné qu'il existe déjà deux sortes de règles, que l'on évolue déjà de façon graduelle des unes aux autres, il n'y a qu'un pas à dire que l'on peut passer des unes aux autres facilement puisqu'elles existent déjà officiellement.

Le problème, c'est que l'on a choisi une date qui est peut–être antérieure, d'une année ou deux, à la date à laquelle il serait le plus propice de changer. Ou bien il faut prévoir un processus d'examen dans le projet de loi—et si tel est le cas, pourquoi ne pas prévoir d'autres examens par la suite—, ou bien l'exercice n'est pas valable, et dans ce cas on peut se demander quelle est la raison d'être des articles 4 et 5?

M. Bowie: On devrait alors décider s'il est nécessaire de procéder à des réexamens futurs en tenant compte de la situation sur la scène internationale. . .

M. Manley: Si tel est le cas, il faudra alors modifier la loi, ce qu'on essaie précisément d'éviter en prévoyant ces deux groupes de règles dans la loi.

M. Bowie: Vouliez–vous ajouter quelque chose?

[*Text*]

Mr. Jerry Rysanek (Chief of Policy Development, Marine Insurance and Liability, Transport Canada): Yes. It is a valid point, and I can assure you it was raised during the consultations we had with various industry groups. The possibility certainly was discussed. As you will recall, the staged approach is a result of a compromise among various groups. Not all were keen on a periodic review. But the main reason why the periodic review did not prevail was that the support of shippers for the staged approach was predicated not only on a commitment to review, but also to undertake a fairly active promotion of the Hamburg Rules following the adoption of this bill — in other words, in the period of six years.

It was felt by many that given the results of that effort in six years, if it turns out that the effort has not led to a ratification of Hamburg Rules by most of our trading partners there would not be much sense in repeating it in the next six years, again to go around the OECD and other organizations trying to convince our trading partners to join the Hamburg Rules. It was seen as a one–off situation, but I don't think it was meant the Hamburg Rules would remain in abeyance forever. I don't think that was intended, in any case. The industry would surely have brought it up.

• 1030

Mr. Manley: Would you anticipate if the recommendation in 1999 is not to switch, then in order to adopt the Hamburg Rules in the future it would require Parliament's approval? Is that how this works?

Mr. Rysanek: I think the minister could reach the decision at any time after six years, but I don't think he would need to report. That may be a legal question for our lawyers to answer.

Mr. Marc Gauthier (Legal Counsel, Transport Canada): In my view, institutionalizing the report to Parliament and review of the Hague–Visby and Hamburg Rules, as stated in clause 4 and as amended in clause 5, will run its course once the date has come and gone. That in no way prevents the Minister of Transport from promoting, through the usual cabinet system, an order in council to bring into force the Hamburg Rules at some subsequent time, given that there are pressures from the constituents of the Department of Transport to move in that direction.

Mr. Bowie: The issue here is just the requirement to report. In accordance with clause 9 of the bill, by an order in council the move from Hague–Visby to Hamburg could be enacted at any time.

Mr. Manley: Mr. Chairman, I have a problem with that, not so much because I am really eager to revisit these rules but because there may be serious industry concerns at that point in time. At least we have at the present time an obligation for a report and consideration in Parliament. Once you get outside that six–year timeframe, if I understand the answer, despite potential opposition in the industry the rules could be changed without consultation with Parliament, or without reference to Parliament or review in a public forum, a parliamentary forum, of the implications of the change. I'm not sure that's a good idea.

[*Translation*]

M. Jerry Rysanek (chef, Élaboration de la politique, Assurance et responsabilité, Groupe marine, Transports Canada): C'est un argument valable qui a été soulevé au cours des consultations que nous avons eues avec différents groupes du secteur. On a certainement parlé de cette question. Si vous vous rappelez, l'approche par étapes est le résultat d'un compromis parmi les différents groupes. Tout le monde n'était pas enthousiastes face à un réexamen périodique. Cependant, la raison principale pour laquelle cet examen périodique n'a pas été retenue c'est que les expéditeurs s'étaient engagés non seulement à réexaminer la question, mais aussi à entreprendre de façon assez active la promotion de ces règles de Hamburg suite à l'adoption du projet de loi, c'est–à–dire au cours de cette période de six ans.

Beaucoup étaient d'avis que si ces efforts n'aboutissent pas après six ans à la ratification des règles de Hamburg par la plupart de nos partenaires commerciaux, il ne serait pas très logique de poursuivre la chose au cours des six années suivantes, de s'adresser encore à l'OCDE et d'autres organisations pour essayer de convaincre nos partenaires commerciaux d'adhérer aux règles de Hamburg. On envisage donc cela comme situation exceptionnelle; cependant, je ne crois pas que l'on s'imaginait que l'on aurait tout le temps au monde pour adopter ces règles de Hambourg. Je suppose que si tel était le cas, les représentants du transport maritime auraient soulevé la question.

M. Manley: Supposons qu'en 1999 on décide de ne pas adopter ces règles. Pour les adopter à l'avenir, faudra–t–il l'approbation du Parlement? Est–ce comme cela que les choses fonctionnent?

M. Rysanek: Le ministre, si je ne me trompe, pourrait prendre une telle décision après ces six ans, il ne serait pas tenu de faire rapport à ce sujet, à mon avis. En fait, il s'agit–là d'une question qu'il conviendrait de poser aux avocats du ministère.

M. Marc Gauthier (avocat, Transports Canada): A mon avis, l'obligation de faire rapport au Parlement et de procéder à un examen des règles de La Haye–Visby et de Hambourg n'existera plus après cette date. Ce qui n'empêche pas le ministre des Transports de rendre un décret ministériel visant l'entrée en vigueur des règles de Hambourg, et cela à une date ultérieure. En effet, des pressions s'exercent sur le ministère des Transports pour qu'il s'engage dans cette voie.

M. Bowie: La question que l'on se pose ici est celle de l'obligation de faire rapport. Si l'on s'en tient à l'article 9 du projet de loi, le ministre peut, par décret, décider d'adopter les règles de Hambourg et non plus celles de La Haye–Visby.

M. Manley: Monsieur le président, cela me pose un problème, non pas parce que j'ai envie de revenir sur ces règles, mais parce que le secteur du transport maritime ne sera peut–être pas d'accord avec cette façon de procéder à ce moment–là. A l'heure actuelle, l'obligation de faire rapport et de soumettre la question à un examen du Parlement existe. Après cette période de six ans, si je comprends bien la réponse que l'on vient de donner, en dépit de l'opposition qui pourrait survenir de la part du secteur du transport maritime, les règles pourraient être modifiées sans consultation avec le Parlement, sans renvoi au Parlement, ou sans examen au sein d'une tribune publique, d'un forum parlementaire, etc. Je ne pense pas que ce soit une bonne idée.

[*Texte*]

Mr. Belsher (Fraser Valley East): Does this amendment not make sure the report will be laid before this committee? I think that answers the question you're asking, Mr. Manley.

Mr. Angus: There's a subsequent amendment that I'm bringing forward. If it were modified, would it provide the opportunity for this committee to be the trigger mechanism for a review at any time? This particular amendment we have before us cannot be changed in any way to deal with the matters Mr. Manley is raising, but the subsequent amendment can be modified, if the committee so wishes, to provide an avenue for a review by this committee at any time, basically up until the Hamburg Rules have been adopted, not just within the six years.

Mr. Manley: But to initiate a review the gap that I see here is that if the department decides to change rules after the six years, it can do it without coming back. If the industry agrees, that may not be a problem, but if there is a division within the industry as to whether the change should occur, it could be a problem.

Mr. Angus: Then we should have amended clause 4.

Mr. Manley: You look puzzled, Ken.

Mr. Atkinson: No. I know what you're saying here, John. The industry in Canada, though, want the Hamburg Rules, don't they?

Mr. Bowie: The shippers want these rules. The shippers would like to have the Hamburg Rules.

Mr. Atkinson: And that's what we're trying to move towards?

Mr. Bowie: Yes, in concert with our trading partners.

Mr. Atkinson: I think what Mr. Manley was referring to, though, was as he says, outside the six-year period, and the shippers have asked for a review on an ongoing basis. Mr. Manley is right; it ends after six years. There's no basis for a further review.

Your answer seemed to be that if they're not implemented within six years it's your opinion that they won't be implemented.

• 1035

Mr. Bowie: No. What we have guaranteed in this legislation is that there will be at least one opportunity for a detailed review of the situation in six years. In developing the bill, it was anticipated that the issue could be resolved at that point in time. It was likely that the international community would have made its decision by 1999 as to which way it was going to go, which is why that particular period was selected, for review. However, having said that, if the international community hasn't moved as quickly as expected beyond that to implement the Hamburg Rules, there's still the capability, when that does happen.

Mr. Atkinson: So you take some comfort, but not a great deal, in the belief that the situation will be resolved within the six-year period. Why not add another six-year period?

Mr. Bowie: We're certainly in the hands of the committee to do so.

Mr. Richardson: I take Mr. Manley's point. I think it might be worth adding that there's nothing in this legislation nor in Mr. Angus's amendment that precludes this committee and/or the minister from consultation or review. So it seems to me that we could probably proceed with Mr. Angus's amendment.

[*Traduction*]

M. Belsher (Fraser Valley-Est): L'amendement ne prévoit-il pas que le rapport sera déposé devant le comité? Il me semble que cela répond à la question que vous posez, monsieur Manley.

M. Angus: Je vais proposer un autre amendement. Est-ce que cela permettrait au comité de décider de la nécessité d'un réexamen en tout temps? L'amendement que nous étudions ne peut être modifié pour tenir compte de l'objection de M. Manley, cependant l'amendement suivant peut être modifié, si le comité le désire, pour permettre un réexamen par le comité, et cela en tout temps, en fait jusqu'à ce que les règles de Hambourg aient été adoptées, et non simplement pendant cette période de six ans.

M. Manley: Cependant, si le ministère décide de changer de règles après cette période de six ans, il peut le faire sans renvoi au comité. Si le secteur du transport maritime est d'accord, ce ne sera peut-être pas un problème, mais si tel n'est pas le cas, si ce secteur ne peut se mettre d'accord sur le moment où le changement doit se produire, cela pourrait poser des problèmes.

M. Angus: Alors nous aurions dû modifier l'article 4.

M. Manley: Vous semblez étonné, Ken.

M. Atkinson: Non. Je sais ce que vous dites, John. Cependant, tout ce secteur du transport maritime veut voir les règles de Hambourg adoptées, n'est-ce pas?

M. Bowie: Les expéditeurs voudraient certainement que les règles de Hambourg soient adoptées.

M. Atkinson: Et c'est ce que nous recherchons?

M. Bowie: Oui, de concert avec nos partenaires commerciaux.

M. Atkinson: M. Manley évoquait la situation après cette période de six ans et les expéditeurs ont demandé un réexamen permanent. M. Manley a raison, rien dans la loi ne prévoit un réexamen après que ces six années se seront écoulées.

N'avez-vous pas dit que si les règles ne sont pas adoptées au cours de cette période de six ans, elles ne le seraient pas après?

M. Bowie: Non. Ce que nous avons garanti dans cette loi, c'est la possibilité d'un réexamen détaillé de la situation au cours des six prochaines années. On a tenu pour acquis, en rédigeant ce projet de loi, que la question pourrait être résolue dans ce laps de temps, que la communauté internationale aurait pris une décision au plus tard en 1999. C'est la raison pour laquelle on a choisi une telle période pour le réexamen. Cependant, si la communauté internationale ne peut arriver à une décision aussi rapidement que prévu sur l'adoption des règles de Hambourg, c'est toujours possible de procéder de cette façon.

M. Atkinson: Vous pensez donc, même si ce n'est pas avec grande conviction, que la situation sera résolue au cours des six prochaines années. Pourquoi ne pas prévoir une autre période de six ans?

M. Bowie: Nous nous en remettons certainement au comité à ce sujet.

M. Richardson: Je comprends ce que veut dire M. Manley. Il n'y a certainement rien dans cette loi ni dans l'amendement de M. Angus qui empêche le comité ou le ministre de procéder à des consultations ou des réexamens. Il me semble donc que nous pourrions adopter l'amendement de M. Angus.

[*Text*]

I think any minister would consult. I'm certain the current minister would do so. And if by some fluke of nature Mr. Manley was the minister by that time, I'm sure he'd want to consult.

Mr. Manley: Well, its not a matter of politics. As legislators, we're imposing in the first six years the obligations that exist in clauses 4 and 5. If that's good in the first six years, why would it not be good in the next six years?

Surely, having gone through the current process, the obligation to consult should be heavier, if anything, the further out in time we get, rather than the closer in. The approach just doesn't strike me as being particularly balanced.

Amendment agreed to

Mr. Angus: Mr. Chairman, on a point of order before we move on, although I suspect we should probably break now, we might want to consider during the break whether we would be willing to reopen clause 4.

I suspect we would need the unanimous consent of the committee to amend the clause by taking out the words I had inserted—i.e., "on or before December 31, 1999". That deletion would leave the clause reading "The Minister of Transport shall, after the coming into force of Part I, consider whether. . ." and so forth. That change would meet the concerns of Mr. Manley, but we would have to reopen that clause in order to do so.

The Chairman: Well, let's think about it over the break.

Mr. Manley: That change has another implication, which is that it then backs away from the requirement that the matter be reviewed within six years.

We really need another clause saying that in the event the Hamburg Rules are not adopted a further review would be carried out and referred back, until either the Hamburg Rules are adopted or the bill is otherwise amended. I think that's what we'd be looking for.

Mr. Angus: Then could we ask the officials to do their usual last–minute scurrying while we're off voting?

The Chairman: We have a break until we return after the vote.

• 1039

[*Translation*]

Je pense que tout ministre serait prêt à avoir des consultations. Je sais que le ministre actuel serait prêt à le faire. Et si par un accident du sort, M. Manley était ministre à l'époque, je suis sûr qu'il voudrait procéder à des consultations.

M. Manley: Ce n'est pas une question de politique. En tant que législateurs, si nous adoptons les dispositions des articles 4 et 5, pourquoi ne pourrait–on pas prévoir une autre période de six ans?

Il est certain que ce processus de consultation devrait être renforcé, non pas amoindri, avec le temps. Cette façon de procéder ne me semble pas très raisonnable.

L'amendement est adopté

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous devrions certainement suspendre la séance maintenant, mais je me demande si l'on ne pourrait pas envisager pendant la pause la possibilité de revenir sur l'article 4.

Je suppose que nous aurions besoin pour cela du consentement unanime du comité. Il s'agirait de modifier l'article en supprimant l'expression «au plus tard le 31 décembre 1999». L'article se lirait donc comme suit: «dans les six ans suivant l'entrée en vigueur de la partie I, le ministre des Transports examine. . .» etc. Un tel amendement tiendrait compte des préoccupations de M. Manley. Cependant, il faudrait, pour cela, revenir sur l'article qui a déjà été adopté.

Le président: Nous pourrions y songer au cours de la pause.

M. Manley: Cet amendement aurait cependant pour conséquence de revenir également sur l'exigence concernant le réexamen au cours de la période de six ans.

Il conviendrait donc d'adopter un autre article prévoyant qu'au cas où les règles de Hambourg ne seraient pas adoptées, on procéderait à un réexamen de la question jusqu'à ce que ces règles soient adoptées ou que la loi soit modifiée.

M. Angus: Pourrait–on demander alors aux hauts fonctionnaires de mettre toutes leurs énergies à étudier cette question pendant que nous allons voter?

Le président: Nous ferons donc une pause pour aller voter.

• 1115

The Chairman: We will resume consideration of Bill C–83. I would seek unanimous consent from the committee to revisit clause 4.

Some hon. members: Agreed.

On clause 4—*Report to Parliament*

The Chairman: The amendment that is apparently more satisfactory is simply that we would add, after "1999", the words "and thereafter every five years". Does that amendment meet with the satisfaction of the committee?

Some hon. members: Agreed.

Le président: Nous reprenons l'examen du projet de loi C–83. Je demande le consentement unanime du comité afin d'examiner l'article 4.

Des voix: D'accord.

Article 4—*Rapport au Parlement*

Le président: L'amendement qui paraît plus satisfaisant consiste tout simplement à ajouter, après 1999, les mots «et par la suite à tous les cinq ans». Cela convient–il au comité?

Des voix: D'accord.

[*Texte*]

The Chairman: Could I have a motion to that effect?

Mr. Manley: I so move.

Amendment agreed to

Clause 4 as amended agreed to

On clause 5—*Other statutory limitations of liability*

The Chairman: Did the committee adopt your second amendment, Mr. Angus?

Mr. Angus: Yes. We haven't reached the third amendment, which is wrongly numbered; it should be number 6, or perhaps it's 5–3, I don't know.

The Chairman: In my book it's just noted as NDP–3, on clause 5.

I'm advised that there is now some question as to the validity of your next amendment. Do you want to reconsider the necessity of having this amendment at this time?

Mr. Angus: No, I think the amendment still stands, Mr. Chairman, because it actually provides an additional power to this committee. The intent of the amendment, as originally worded, is to allow this committee to deal with the matter within the next six years and to make a recommendation to Parliament as to the advisability of bringing forth the Hamburg Rules. The amendment we passed allows for the committee, once the minister has done something, to be seized with it and to report to Parliament. This one would give the committee the power at any time.

The amendment would mean that it would give members of the industry an opportunity at any time to present their case to more than just the minister and to say that it's four years on, so it's time to move on the matter and they want the transport committee to consider this matter and make a recommendation to the minister. So it is a different power. In theory, the committee can do so, if it wanted to; I'm just suggesting we put it in the legislation.

Mr. Chairman, if I could move it, I first seek some guidance from the clerks. Originally, the amendment was numbered 5, but I'm not sure if that numbering is appropriate any more. Should it be amendment 6 or amendment 5–3, before I move it?

• 1120

Mr. Louis–Philippe Côté (Legislative Counsel Office): It should be amendment 5 and it will be renumbered by our office, once we amalgamate everything.

Mr. Angus: Okay. I'm going to delete a line from the text. So I move that Bill C–83 be amended by adding immediately after line 9 on page 2 the following:

5. Such committee of Parliament as is established to review matters relating to transport may recommend to the Minister of Transport that the Hague–Visby Rules be replaced by the Hamburg Rules.

[*Traduction*]

Le président: Puis–je avoir une motion à cet effet?

M. Manley: Je le propose.

L'amendement est adopté

L'article 4 tel que modifié est adopté

Article 5—*Dispositions limitant la responsabilité des propriétaires*

Le président: Le comité a–t–il adopté votre deuxième amendement, monsieur Angus?

M. Angus: Oui. Nous ne sommes pas rendus au troisième amendement, dont la numérotation est erronée; il devrait porter le numéro 6, ou peut–être 5–3. Je ne sais pas.

Le président: Dans mon document, c'est écrit NDP–3, article 5.

On m'informe qu'il y a maintenant une difficulté qui se pose au sujet de la validité de votre amendement suivant. Voulez–vous reconsidérer la nécessité de présenter cet amendement à ce moment–ci?

M. Angus: Non, je pense que l'amendement tient toujours, monsieur le président, car il confère, en réalité, un pouvoir additionnel au présent comité. Dans sa formulation initiale, l'amendement avait pour but de permettre au présent comité de considérer la question dans les six ans suivant l'entrée en vigueur de la partie I et de formuler nos recommandations au Parlement quant à l'opportunité d'adopter les règles de Hambourg. L'amendement que nous avons adopté permet au comité, une fois que le ministre a agi, d'être saisi de la question et de faire rapport au Parlement. Cet amendement permettra au comité de le faire à n'importe quel moment.

L'amendement donnerait donc aux membres de l'industrie la possibilité de présenter leur cause à n'importe quel moment, à plus d'une personne que le ministre, et de pouvoir invoquer le fait que quatre années s'étant écoulées, le moment est venu de demander au comité des transports d'examiner la question et de faire une recommandation au ministre. Il s'agit donc d'un pouvoir différent. En théorie, le comité peut le faire, s'il le désire; je propose uniquement d'inscrire ce pouvoir dans la loi.

Monsieur le président, si je peux présenter mon amendement, je devrai tout d'abord obtenir quelques renseignements de la part des greffiers. L'amendement portait initialement le numéro 5, mais je ne sais pas vraiment si ce numéro convient toujours. Avant de le présenter, je voudrais savoir s'il devrait porter le numéro 6, ou peut–être 5–3.

M. Louis–Philippe Côté (Bureau des conseillers législatifs): Il devrait porter le numéro 5, et nous apporterons la modification nécessaire, une fois que nous aurons fusionné le tout.

M. Angus: D'accord. Je vais éliminer une ligne du texte. Je propose donc que le projet de loi C–83 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 7, page 2, ce qui suit:

5. Le Comité parlementaire chargé des questions de transport peut recommander au ministre des Transports le remplacement des règles de La Hague–Visby par celles de Hamburg.

[*Text*]

I deleted the phrase ''within six years after the coming into force of Part I'', so I'm basically saying that—

Mr. Belsher: It's redundant.

Mr. Angus: No. Let me clarify the amendment once again. What we have already passed deals with what action this committee may take, in the event the minister tables a report in the House. This particular amendment would give the committee the automatic right to recommend to Parliament and therefore to the Minister of Transport, at any time, up until the Hamburg Rules have been enacted, that he should do so.

Mr. Belsher: We already have that right; we don't have to put it in.

Mr. Atkinson: That would be my point. The committee has control over its own destiny and we can do that at any point in time. I do not think putting it into the act actually adds anything to the act itself. For that reason, I don't know that the amendment is necessary; the previous one covers the situation as far as I am concerned.

Mr. Angus: In response, Mr. Chairman, those in the industry—whether the shippers or the transporters—knowing this act would know that there's a trigger mechanism in the act with which we can begin to put pressure on not just the Minister of Transport, but the transport committee of the House of Commons. It's a signalling device to them.

I agree, at any time we can deal with any matter dealing with transport that we wish. It's more of a signal to those concerned about this particular issue. But I'm easy.

Amendment negatived

Clauses 5 to 9 inclusive agreed to

The Chairman: Shall Schedules I and II carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall the title carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall clause 1 carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall Bill C–83 as amended carry?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Shall I report the bill as amended to the House?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Angus: Mr. Chairman, may I suggest that we not print the bill?

[*Translation*]

J'ai éliminé les mots «dans les six ans suivant l'entrée en vigueur de la partie I». Cela signifie que. . .

M. Belsher: Cela est superflu.

M. Angus: Non. Permettez–moi de clarifier encore une fois l'amendement. Ce que nous avons déjà adopté a trait à une mesure que peut prendre le présent comité, en supposant que le ministre ait déposé un rapport à la Chambre. Cet amendement particulier conférerait automatiquement au comité le droit de recommander la chose au Parlement et, par conséquent, au ministre des Transports, à n'importe quel moment, jusqu'à ce que les règles de Hamburg soient entrées en vigueur.

M. Belsher: Nous en avons déjà le droit; il n'est pas nécessaire de l'inscrire dans la loi.

M. Atkinson: Précisément. Le comité a toute la latitude voulue, et nous pouvons décider de le faire à n'importe quel moment. Je ne pense pas que le fait de l'inscrire dans la loi ajoute vraiment quoi que ce soit. Je ne sais donc pas si l'amendement est véritablement nécessaire, car selon moi, l'amendement précédent couvre tout aussi bien cette situation.

M. Angus: Monsieur le président, sachant qu'il existe un tel dispositif dans la loi, les gens de l'industrie—que ce soit les gens de la marine marchande ou les transporteurs—seraient au courant qu'il existe un mécanisme permettant de commencer à exercer des pressions, non seulement auprès du ministre des Transports, mais aussi auprès du comité des transports de la Chambre des communes. Ce serait une disposition qui pourrait leur être utile.

Je reconnais, moi aussi, que nous pouvons être saisis et traiter à n'importe quel moment de n'importe quelle question concernant les transports. Il s'agit davantage d'un signal qui pourrait être pratique pour les intéressés. Mais, je ne ferai pas le difficile.

L'amendement est rejeté

Les articles 5 à 9 inclusivement sont adoptés

Le président: Les Annexes I et II sont–ils adoptées?

Des voix: Adoptées.

Le président: Le titre est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: L'article 1 est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Le projet de loi C–83 tel que modifié est–il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Dois–je faire rapport à la Chambre du projet de loi tel que modifié?

Des voix: D'accord.

M. Angus: Monsieur le président, puis–je proposer de ne pas faire imprimer le projet de loi?

[*Texte*]

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We have one item of business. I can dismiss the officials. Thank you very much for being with us; we appreciate it.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Traduction*]

Le président: Sommes–nous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Il y a une autre affaire dont nous devons discuter. Je peux maintenant remercier les hauts fonctionnaires. Je vous remercie infiniment de votre présence aujourd'hui.

[*La séance continue à huis clos*]

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Jerry Rysanek, Chief, Policy Development, Marine Insurance and Liability;

Alfred Popp, Senior General Counsel;

Marc Gauthier, Legal Counsel (C–83);

Robin Carter, Legal Counsel (C–97).

TÉMOINS

De Transports Canada:

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime;

Jerry Rysanek, chef, Élaboration des politiques, Assurance martime et responsabilité civile;

Alfred Popp, avocat général principal;

Marc Gauthier, conseiller juridique (C–83);

Robin Carter, conseiller juridique (C–97).

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Tuesday, March 30, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 37

Le mardi 30 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 110(2) and 111, consideration of a Certificate of Nomination

CONCERNANT:

Conformément aux articles 110(2) et 111 du Règlement, examen d'un certificat proposant une nomination

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

University of Toronto

Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25535

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 30, 1993
(54)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:30 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and John Manley.

Acting Members present: David Bjornson for Gilbert Chartrand; Stanley Wilbee for Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the National Transportation Agency: Gilles Rivard, Prospective Chairman.

In accordance with its mandate under Standing Orders 110(2) and 111, the Committee proceeded to consider a Certificate of Nomination.

Gilles Rivard made a statement and answered questions.

Iain Angus moved,—That the Standing Committee on Transport advise the House of Commons that, while Mr. Gilles Rivard is qualified to be appointed as Chair of the National Transportation Agency (N.T.A.), he has passed judgement on matters currently before the N.T.A. and, therefore, in the Committee's opinion, there is a reasonable apprehension or reasonable likelihood of bias; the Government should therefore consider the advisability of not appointing Mr. Rivard to the position of Chairman of the N.T.A.

And debate arising thereon.

The question being put on the motion and the result of the vote having been announced: Yeas: 3; Nays: 3.

The Chairman declared the motion lost.

At 4:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 MARS 1993
(54)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 30, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley.

Membres suppléants présents: David Bjornson remplace Gilbert Chartrand; Stanley Wilbee remplace Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De l'Office national des transports: Gilles Rivard, président pressenti.

En exécution du mandat que lui confèrent le paragraphe 110(2) et l'article 111 du Règlement, le Comité examine un certificat proposant une nomination.

Gilles Rivard fait un exposé et répond aux questions.

Iain Angus propose,—Que le Comité permanent des transports informe la Chambre des communes que si M. Gilles Rivard a les qualités voulues pour présider l'Office national des transports, parce qu'il s'est prononcé sur certaines questions dont l'Office est présentement saisi, le Comité a des doutes désormais et s'interroge sur l'impartialité du candidat; le gouvernement devrait donc se demander s'il est souhaitable que la nomination de M. Rivard au poste de président de l'Office, soit maintenue.

Sur quoi, un débat s'ensuit.

Le vote sur la motion donne lieu au partage des voix: pour, 3; contre: 3.

Le président déclare la motion rejetée.

À 16 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, March 30, 1993

• 1533

The Chairman: I call the meeting to order. This afternoon the standing committee is meeting for consideration of the nomination of Mr. Gilles Rivard to the position of chairman of the National Transportation Agency.

Mr. Rivard, we welcome you to the committee this afternoon. Just a short time ago, when we had a previous meeting established, unfortunately you took a turn for the worse and were admitted to hospital. I'm delighted that you have returned to health and are now in a position to take on vigorously the responsibilities of this very important job to which you have been nominated.

You are, of course, aware that the purpose of this meeting is for the members of the transport committee to have the opportunity to question you on your qualifications for this position so that they can satisfy themselves of your competence to fill this job. This is one of the avenues that is available to the government to secure your appointment. It will be my intention to allow members the opportunity to question you in a rather broad perspective, which is the precedent that has been established by the chair of this committee in previous circumstances of a similar nature.

• 1535

With that, Mr. Rivard, do you have anything you would like to present to the committee? If so, I invite you to do so at this time.

Mr. Gilles Rivard (Prospective Chairman, National Transportation Agency): Thank you, Mr. Chairman. I have a brief opening statement.

Mr. Chairman and members of the committee, I am pleased to be here today to introduce myself to you and to discuss the National Transportation Agency, which was created by some of the parliamentarians sitting on this committee.

When I began the NTA review commission last year one of the first things I did was to come to Parliament Hill to meet with members of this committee to gather advice and opinions about the work before it got under way. Some of the points raised were very useful. I hope today's discussion can be the same kind of exchange of views.

In the NTA review we found there was widespread satisfaction with the agency among shippers. Carriers were fairly satisfied, except some who believed there was a shippers bias.

The post–1987 period has been one in which the agency is adjusting to a new role as a facilitator rather than a controller of transportation. I will be examining ways to make the agency more user–friendly. All parties want fast handling of their files and a consistent, reliable approach.

Two areas I will examine are allowing staff to issue advance rulings and publishing more clear criteria in advance for the agency's decisions. I also want to be sure that judgments are fully explained. Thank you.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 30 mars 1993

Le président: La séance est ouverte. Cet après–midi, le comité permanent se réunit pour étudier la nomination de M. Gilles Rivard au poste de président de l'Office national des transports.

Bienvenue, monsieur Rivard. Nous avions prévu de tenir la réunion plus tôt, mais malheureusement vous étiez à l'hôpital. Je suis heureux de voir que vous avez pris du mieux et que vous êtes maintenant prêt à assumer avec beaucoup d'énergie les responsabilités associées au poste important auquel vous avez été nommé.

Vous savez sans aucun doute que cette réunion vise à permettre aux membres du Comité des transports de vous poser des questions sur vos qualifications, car ils veulent s'assurer que vous avez la compétence voulu pour remplir ce poste. C'est une des étapes que vous devez franchir pour que votre nomination soit confirmée. J'ai l'intention de laisser les députés vous poser des questions sur toute une gamme de sujets, car c'est la façon dont je procède habituellement pour les questions de ce genre.

Cela dit, monsieur Rivard, avez–vous quelques commentaires à faire? Si vous le désirez, vous pouvez présenter un bref exposé.

M. Gilles Rivard (président éventuel, Office national des transports): Merci, monsieur le président. J'aimerais présenter quelques commentaires liminaires.

Monsieur le président, je suis heureux de venir me présenter à vous aujourd'hui et de discuter avec vous de l'Office national des transports, qui a été mis sur pied d'ailleurs par certains des membres de ce comité.

Lorsque j'ai commencé mes travaux au sein de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux l'année dernière, je suis venu au Parlement rencontrer les membres de ce comité pour qu'ils me fassent part de leurs conseils et de leurs opinions sur l'étude que devait entreprendre la commission. Certains de ces commentaires ont été très utiles. J'espère que notre discussion aujourd'hui pourra elle aussi être caractérisée par un échange d'opinions.

Dans le cadre de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, nous avons constaté que dans l'ensemble les expéditeurs étaient satisfaits des services offerts par l'office. Les transporteurs aussi dans l'ensemble étaient satisfaits, mais certains étaient d'avis que l'office avait un certain parti pris pour les expéditeurs.

Depuis 1987, l'office s'adapte à son nouveau rôle; il est maintenant devenu un coordonnateur plutôt qu'un contrôleur des transports. Je chercherai des moyens de rendre l'office plus convivial. Tous les intéressés veulent que leurs dossiers soient étudiés rapidement, et ce, de façon fiable et logique.

Entre autres choses, je songe à permettre aux employés de l'office de rendre des décisions anticipées et de publier, de façon anticipée, des critères plus précis à l'égard des décisions rendues par l'office. Je veux également m'assurer que toute décision soit expliquée en détail. Merci.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you, Mr. Rivard.

Mr. Manley (Ottawa South): In addition to welcoming you and thanking you for coming, Mr. Rivard, certainly speaking on my own behalf I think those suggestions you made in concluding your statement are valuable and will be positive additions to the process in opening it up and making it more predictable.

I would like to begin the questions by referring to your report where, in the preamble to recommendation number eight on page 90 in the English version, you talk about the public interest. You say the public interest is a concept which could be subject to abuse if it is not carefully defined. Would you be willing to give the committee some indication of your definition of the public interest?

Mr. Rivard: What recommendation is that, sir?

Mr. Manley: Prior to recommendation number eight on page 90 in the English version, the bottom of page 90.

Mr. Rivard: Yes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Volume I.

Mr. Rivard: Sir, the public interest factor, as I understand it, within the mandate of the commission we had, must take into consideration all kinds of factors. First of all, we have to look at the transportation business per se, not only nationally but continentally and globally. The public interest equally calls that transportation be able to compete on an international basis. Consequently, public interest, sir, can be interpreted in many different ways. It all depends on what the legislation and the parliamentarians will decide is the public interest for transportation as related to transportation in Canada.

• 1540

Mr. Manley: Don't you think the agency itself has a role in defining public interest in the context of decisions that come before it?

Mr. Rivard: Well, no, sir. Effectively the agency is a quasi–judicial body and it will apply the law as seen fit by Parliament. Consequently, if the public interest... Unfortunately, I cannot tell you what have been the different criteria on which the agency has based its previous findings. If Parliament is not satisfied with the interpretation of the public interest that has been given by this agency so far, I'm sure that it will amend the act in order to satisfy the aspirations of all Canadians in all regions across Canada.

Mr. Manley: You imply again on page 90 that the definition is inadequate, because you say ''if the public interest were properly defined''. If indeed that is your view, and presuming Parliament may not act to further define it, how would you apply the concept?

Mr. Rivard: Frankly, sir, once you define public interest you have to take into consideration everything, every angle, not only shippers' interests but equally carriers' interests, because the carriers need to operate on a sound financial basis in order to compete with the competition from their American counterparts. You, as a lawyer, know fully well that public interest is very wide, and what is good for the people at large in Canada, what is good for the country, what is good for different regions is good for the public interest. That's public interest.

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Rivard.

M. Manley (Ottawa–Sud): Monsieur Rivard, je tiens à vous souhaiter la bienvenue et à vous remercier d'être venu nous rencontrer. Personnellement, je crois que les suggestions que vous venez de faire sont importantes et permettront de rendre le processus plus accessible et plus prévisible.

Ma première question portera sur votre rapport. Dans le préambule à la recommandation numéro huit, à la page 90 du texte anglais, vous parlez de l'intérêt public. Vous ajoutez également qu'il pourrait y avoir abus du concept d'intérêt public s'il n'y a pas de définition précise. Pouvez–vous nous dire quelle serait d'après vous la définition d'«intérêt public»?

M. Rivard: De quelle recommandation parlez–vous?

M. Manley: Il s'agit du texte qui précède la recommandation numéro huit, dans le bas de la page 90 du texte anglais.

M. Rivard: Ah oui.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Le volume I.

M. Rivard: L'intérêt public, si j'ai bien compris, selon le mandat de la commission, comprend toute une gamme de facteurs. Tout d'abord, il faut étudier le secteur du transport, non seulement à l'échelle nationale, mais à l'échelle continentale et internationale. Pour que l'intérêt public soit assuré, il faut également que le secteur du transport puisse livrer concurrence à l'échelle internationale. Par conséquent, l'intérêt public peut être interprété de toutes sortes de façons. Cela dépend de ce que représente l'intérêt public dans le secteur du transport au Canada d'après la loi et d'après les parlementaires.

M. Manley: Ne croyez–vous pas que l'office doit décider de ce qu'est l'intérêt public lorsqu'il doit rendre une décision?

M. Rivard: Pas vraiment. L'office est un organisme quasi judiciaire, et il mettra la loi en application suivant les consignes du Parlement. Par conséquent, si l'intérêt public... Malheureusement, je ne peux pas vous dire de quels critères l'office s'est inspiré lorsqu'il a pris des décisions par le passé. Si le Parlement n'est pas heureux de la façon dont l'office a interprété l'intérêt public, je suis convaincu qu'il modifiera la loi afin de répondre aux aspirations des Canadiens de toutes les régions.

M. Manley: Vous dites un peu plus loin à la page 90 que la définition n'est pas adéquate, parce que vous dites: «si l'intérêt public était bien défini». Si c'est là votre avis, et si le Parlement ne décide pas de définir ce terme, comment mettez–vous en application le concept?

M. Rivard: Une fois que vous avez défini l'intérêt public, vous devez tenir compte de tout, de tous les aspects, non seulement des intérêts des expéditeurs, mais également de ceux des transporteurs, parce que les transporteurs doivent être dans une situation financière solide s'ils veulent livrer concurrence à leurs homologues américains. Comme vous êtes avocat, vous savez pertinemment que l'intérêt public est une chose très générale, et que ce qui est à l'avantage de la population canadienne, ce qui est à l'avantage du pays, et des diverses régions du pays, est dans l'intérêt public. C'est ce qu'on entend par intérêt public.

[*Text*]

Mr. Manley: Let's move then a little bit more into recommendation number eight. I would like to ask you this very direct question. In the absence of an amendment to the mandate of the NTA or to the rules under which rail lines can be abandoned, you would, as chairman, of course, be obliged to sit in adjudication on applications for abandonment. In your report you have recommended that the NTA 1987 be amended so that it would no longer be necessary to demonstrate financial loss or absence of public need. How will you satisfy those who intervene in such applications? How will you satisfy them that you will be an independent and objective adjudicator in an application where you have indicated in your report a bias in favour of permitting abandonment of rail lines despite evidence of financial loss or absence of public need not being demonstrated?

Mr. Rivard: Mr. Chairman, in reply to Mr. Manley's question, I will tell you something. I will tell you that the commission on which I was chairman was composed of five members, and it was a unanimous report and decision.

• 1545

May I say that within the 12–month period, or effectively 9–month period, during which we have sat for this review commission, we have received over 160 briefs. Everything that is there, sir, is effectively a résumé of what has been said, what has been found in our research work, and what has been decided by the commissioners based on the research and what we have heard from different persons.

On rail abandonment, if effectively there is a public need, there is a need for regional development, we believed at the time when we drew up our report there are different departments, different agencies, different governments that can take care of... Let's say if it is for regional development. We thought because of the competition not only on the national but especially the continental front and global front, it is necessary to reduce the costs of the carriers, especially rail carriers. I don't think we are going to be satisfied shippers if we continue any longer to impose on the railway companies that they sustain a good part of their branch lines which are more or less unproductive.

Mr. Manley: I understand what you are saying, and I accept that the commission studied the issue very carefully and came to a reasoned judgment on it. However, to act on the recommendation requires the will of the government and the act of Parliament. You are being appointed chairman of the commission without knowing whether or not Parliament will act on that recommendation. Or have you been given an indication from the government that they will act on those recommendations? Perhaps I'm prejudging it.

Mr. Rivard: That report could be shelved and I would have no power to do anything about it. One thing I do know, however, is when you are appointed to any function, especially a quasi–judicial function, you decide according to the law as it

[*Translation*]

M. Manley: Étudions de plus près votre recommandation numéro huit. J'aimerais vous poser une question très directe. Si le mandat de l'ONT ou les règlements régissant l'abandon de lignes de chemin de fer ne sont pas modifiés, à titre de président vous seriez tenu d'entendre les demandes d'abandon. Dans votre rapport vous recommandez que la Loi nationale sur les transports de 1987 soit modifiée de sorte que les sociétés ferroviaires ne soient plus tenues de prouver que des pertes sont attribuables à l'exploitation de la ligne ou que cette exploitation n'est plus nécessaire dans l'intérêt du public. Comment pourrez–vous tenir compte des préoccupations des intéressés? Comment pouvez–vous leur promettre d'être un arbitre objectif et indépendant alors que vous avez indiqué dans votre rapport que vous seriez disposés à autoriser l'abandon de lignes de chemin de fer même si la société ferroviaire n'a pas prouvé qu'il y a des pertes attribuables à cette exploitation ou que l'exploitation n'est plus nécessaire dans l'intérêt du public?

M. Rivard: Monsieur le président, j'aimerais répondre à la question de M. Manley de la façon suivante: je vous dirai que la commission dont j'ai été président était composée de cinq membres, et que ce rapport a été un rapport unanime.

Lors de cette étude de 12 mois, ou plutôt de 9 mois, nous avons reçu plus de 160 mémoires. Ce rapport présente en fait un résumé de ce qui a été dit, de ce que nous avons constaté dans le cadre de nos travaux, et de ce que les commissaires ont décidé après avoir pris connaissance de toutes les données.

Pour ce qui est de l'abandon des lignes de chemin de fer, si la ligne est nécessaire dans l'intérêt du public, si elle est nécessaire à l'expansion économique régionale, il y a divers ministères, organismes, paliers de gouvernement qui peuvent s'occuper de... Supposons que l'embranchement est nécessaire à l'expansion économique régionale. Nous pensons qu'en raison de la concurrence, non seulement à l'échelle nationale, mais tout particulièrement à l'échelle continentale et internationale, il est nécessaire de réduire les coûts des transporteurs, notamment des transporteurs ferroviaires. Je ne crois pas que nous rendrons les expéditeurs heureux de la situation si nous continuons à exiger des sociétés ferroviaires qu'elles exploitent un bon nombre d'embranchements peu productifs.

M. Manley: Je comprends ce que vous dites, et je reconnais que la commission a étudié la question de très près et a présenté une décision bien éclairée. Cependant, il faut que le gouvernement et le Parlement aient la volonté de donner suite à cette recommandation. On vous nomme président de l'office sans savoir si le Parlement donnera suite à cette recommandation. Est–ce que le gouvernement vous a manifesté son intention de donner suite à ces recommandations? Je juge peut–être d'avance la situation.

M. Rivard: Ce rapport pourrait être mis aux oubliettes, et je n'y pourrais rien. Cependant, je sais que lorsque vous êtes nommé à un poste quelconque, tout particulièrement à un poste quasi judiciaire, vous devez fonder vos décisions sur la loi qui est

[*Texte*]

exists at the time of your decision. It will be up to Parliament to decide if they are going to implement those recommendations. Consequently, until such time as the act has been changed, I as chairman of the NTA will definitely act according to the existing law. That's my obligation and that's the obligation I will fulfil.

Mr. Manley: That's really the nub of the issue, though, not so much whether you would fulfil that obligation as whether you would be perceived to have a bias in making a determination on an issue. You've acted in the area of transportation law, and I am sure if you were involved in advising a client in a case where your client was seeking to push a railway to establish that it was going to have a financial loss, if that was the issue in the application and it was decided in favour of the railway, perhaps on evidence that could be argued either way, and the chairman had written this recommendation, you would be in the courts arguing an apparent bias. Isn't that right?

• 1550

Mr. Rivard: No, I do not think so. With all due respect, sir, I must tell you I do not agree with you.

I am not biased. I am going there with an open mind, and I will fulfil my function according to law as it exists. Once Parliament decides and amends the law, I will still act according to the law as it exists.

You know full well that lawyers have been defending some causes all their lives. When they are appointed to the bench, they put aside what they have been advocating for a certain client and decide on the merits of the case.

Mr. Manley: I have not said you would be biased. Let us make sure we understand one another. But you know an appearance of bias, an apparent bias, can undermine the decision of an administrative tribunal on appeal. I am asking you how you will deal, as chairman of the NTA, with concerns of litigants who may feel your recommendations—I have cited this one in particular, but presumably we could look at others—put you in a position of apparent bias in adjudicating cases that come before the commission. What action will you take? How will you deal with that appearance of bias?

Mr. Rivard: The only thing I can answer you with is that as far as I am concerned, you have to realize we have been assigned in virtue of section 266 of the Transportation Act to give some recommendations, do some research work, and listen to different stakeholders throughout the country. Those are our conclusions. Do not think I will carry those conclusions within the NTA without the act being modified. I will apply the act as is.

Mr. Manley: Let me take you, then, to recommendation 55, which comes at the conclusion of a series of recommendations, all dealing with the agency. In recommendation 55 you say the Minister of Transport should commission an extensive independent evaluation of the agency. You itemize in that recommendation the kinds of things you think should be examined or determined or assessed with respect to the agency. I think it is fair to say it is a very extensive review of the entire operation that you are proposing.

[*Traduction*]

en vigueur. C'est au Parlement qu'il reviendra de décider s'il veut mettre en application ces recommandations. Par conséquent, tant que la loi ne sera pas modifiée, à titre de président de l'ONT je respecterai les dispositions de la loi actuelle. C'est ma responsabilité, et c'est ce que je ferai.

M. Manley: C'est vraiment le coeur du problème; il ne s'agit pas tant de savoir si vous respectez cet engagement, mais plutôt si d'aucuns ont l'impression que vous avez un parti pris quand vient le temps de prendre une décision. Vous avez oeuvré dans le domaine du droit du transport; je suis convaincu que si un client voulait qu'une société ferroviaire prouve que des pertes sont attribuables à l'exploitation d'une ligne ferroviaire, si c'était la question sur laquelle portait la demande et si la décision était rendue en faveur de la société ferroviaire, peut-être en fonction d'éléments de preuve qui pourraient être interprétés de façon différente, et si le président avait rédigé cette recommandation, vous soutiendrez devant les tribunaux qu'il y a parti pris apparent, n'est-ce pas?

M. Rivard: Non, je ne le pense pas. Sauf votre respect, monsieur, je dois vous dire que je ne suis pas d'accord avec vous.

Je n'ai pas de parti pris. J'arrive avec un esprit ouvert, et je m'acquitterai de mes fonctions conformément à la loi telle qu'elle existe à l'heure actuelle. Si le Parlement décide de modifier la loi, j'agirai toujours conformément à la loi qui est en vigueur.

Vous savez très bien qu'il y a des avocats qui défendent certaines causes pendant toute leur carrière et qui, lorsqu'ils sont nommés juges, laissent de côté les principes qu'ils défendaient depuis des années pour tel ou tel client et décident des cas en toute objectivité.

M. Manley: Je n'ai pas dit que vous auriez un parti pris. Je veux que nous nous comprenions bien. Mais vous savez que l'apparence d'un parti pris, un parti pris apparent, peut miner la décision d'un tribunal administratif lors d'un appel. Je vous demande comment, en tant que président de l'Office national des transports, vous réagiriez face aux préoccupations d'un plaideur qui pourrait estimer que vos recommandations—j'ai cité ce cas en particulier, mais il pourrait y en avoir d'autres—vous mettent dans une position de parti pris apparent lorsque vous rendez une décision au sujet d'un cas dont l'office est saisi. Quelles mesures allez-vous prendre? Comment allez-vous réagir face à cette apparence de parti pris?

M. Rivard: La seule réponse que je puisse vous donner à cet égard, c'est que vous devez comprendre qu'aux termes de l'article 266 de la Loi sur les transports, nous avons reçu le mandat de faire certaines recommandations, de faire de la recherche et d'écouter divers intervenants au pays. Ce sont nos conclusions. Ne croyez pas que je soutiendrai ces conclusions à l'Office national des transports sans que la loi soit modifiée. J'appliquerai la loi dans sa forme actuelle.

M. Manley: Prenons alors la recommandation numéro 55, qui arrive à la conclusion d'une série de recommandations portant toutes sur l'office. Dans votre recommandation numéro 55, vous dites que le ministre des Transports devrait faire faire une évaluation indépendante approfondie de l'office. Vous précisez même les choses qui devraient être examinées ou évaluées relativement à l'office. Je pense que l'on peut dire que vous proposez là un examen très détaillé de tout le fonctionnement de l'office.

[*Text*]

Although in the report you call for an independent evaluation, do you have a mandate to effect broad–based change of the agency and its internal operations without any independent review being conducted? Are you planning changes other than those you mentioned earlier today in the operation of the agency in rendering its decisions or the organization of the agency, in staffing, conduct of hearings, or other operations?

• 1555

Mr. Rivard: Sir, let me tell you that ever since I was approached to accept the nomination as chairman of the NTA, with all due respect to this committee, and in fairness and decency, I have not been at the agency in any way, shape, or form. As a matter of fact, ever since our report was deposited, I have not set foot in that office.

So anything that has taken place is beyond my control. I have no way. . . I am sure the acting chairman is making decisions, if they are taking decisions, based on a certain rationale. As far as I am concerned, I have no control over that, and I will go to the agency only when my nomination is confirmed.

Mr. Manley: That wasn't quite my question, but I assume what you are saying is that the firings that occurred had nothing to do with your appointment. You didn't make them a condition of your appointment, or you weren't consulted about them. Is that right?

Mr. Rivard: Sir, I will tell you something. I never in my life thought I would be approached to sit as chairman of the NTA. That was the last thing that came to my mind. I thought maybe I would go to the bench or somewhere else, but I never thought of the agency.

I will tell you frankly, sir, there was no condition whatsoever for accepting my nomination. There was no condition like the one you are referring to, which I heard was reported in the newspaper. As far as I am concerned, frankly, truly, no, no conditions were attached to my acceptance of that position.

Mr. Manley: I don't know what was reported in the newspaper.

Mr. Rivard: Effectively, there was a lay–off of three persons.

Mr. Manley: Oh, I see. The fact that they were fired was reported in the newspaper.

Mr. Rivard: Is that what you are referring to?

Mr. Manley: Only because I thought that was what you were answering to my first question. That's clear. I accept your answer.

Mr. Rivard: Do you want me to be clearer? I am skating a little on thin ice, but I am not here to mislead you in any way.

As a commission, we thought it would be appropriate for the Treasury Board to look into the administration of the NTA to see if it was rendering effectively, fulfilling 100%, all the purposes for which it had been created, in different aspects. I want to be candid. It was not easy for the commission that presided to get all the information concerning certain aspects, because it was held in certain quarters that we had no mandate to investigate as a quasi–judicial body.

[*Translation*]

Bien que dans le rapport vous demandiez une évaluation indépendante, avez–vous le mandat d'apporter des changements généraux à l'office et à son fonctionnement interne sans qu'un examen indépendant soit mené? Prévoyez–vous apporter certains changements autres que ceux que vous avez mentionnés plus tôt aujourd'hui en ce qui concerne le fonctionnement de l'office, c'est–à–dire la façon dont il rend ses décisions, ou l'organisation de l'office, la dotation, la façon dont les audiences sont menées, ou tout autre aspect de son fonctionnement?

M. Rivard: Monsieur, sauf le respect que je dois à votre comité, permettez–moi de vous dire que depuis que l'on m'a demandé d'accepter la présidence de l'Office national des transports, par respect des convenances et des principes d'équité, je ne me suis pas rendu à l'office de quelque façon que ce soit. En fait, depuis que notre rapport a été déposé, je n'ai pas mis les pieds dans ce bureau.

Donc, tout ce qui se passe échappe à mon contrôle. Je n'ai aucune façon. . . Je suis certain que le président suppléant prend certaines décisions en se fondant sur certaines raisons. En ce qui me concerne, cette décision échappe à mon contrôle, et je n'irai à l'office que lorsque ma nomination sera confirmée.

M. Manley: Là n'était pas ma question, mais je suppose que vous voulez dire que les licenciements qui ont été faits n'ont rien à voir avec votre nomination. On ne vous a pas consulté à ce sujet, et vous n'avez pas demandé que ces licenciements soient une condition de votre nomination, n'est–ce pas?

M. Rivard: Je vais vous dire une chose, monsieur. De toute ma vie, je n'aurais jamais pensé que l'on me demanderait d'être président de l'Office national des transports. C'est la dernière chose à laquelle j'aurais pensé. Je pensais peut–être être nommé juge ou aller ailleurs, mais je n'avais jamais pensé à l'office.

Je vous dirai franchement, monsieur, qu'aucune condition n'était attachée à l'acceptation de ma nomination. Il n'y avait aucune condition comme celle à laquelle vous avez fait allusion, et dont on a parlé dans les journaux. En ce qui me concerne, franchement, non, aucune condition n'était attachée à mon acceptation de ce poste.

M. Manley: Je ne sais pas ce qu'on a dit dans les journaux.

M. Rivard: Effectivement, trois personnes ont été licenciées.

M. Manley: Oh, je vois. Le fait qu'elles aient été renvoyées a été mentionné dans les journaux.

M. Rivard: N'est–ce pas à cela que vous faisiez allusion?

M. Manley: Seulement parce que je croyais que c'était la réponse que vous donniez à ma première question. C'est clair. J'accepte votre réponse.

M. Rivard: Voulez–vous que je sois plus clair? Je m'aventure en terrain glissant, mais je ne suis pas ici pour vous induire en erreur de quelque façon que ce soit.

La commission estimait que le Conseil du Trésor devait se pencher sur l'administration de l'ONT afin de s'assurer qu'il s'acquitte à 100 p. 100 et effectivement de toutes les tâches pour lesquelles il a été créé. Je veux être franc. Il n'a pas été facile pour la commission d'aller chercher tous les renseignements concernant certains aspects, car ces renseignements se trouvaient dans certains endroits pour lesquels nous n'avions pas le mandat de faire enquête en tant qu'organisme quasijudiciaire.

[*Texte*]

The Chairman: Perhaps we will be able to return to this in a subsequent round.

Mr. Angus: Mr. Rivard, I too want to thank you for appearing before us today, and I want to wish you well with the internal repair work you are undergoing.

• 1600

I want to pursue the question of perceived bias. Let me say at the outset, I don't think anyone is suggesting that at any time you or the NTA would go beyond what the National Transportation Act allows you to do, whether it is on the question of the amount of ownership of a transportation entity or whether it is in a decision to allow a railway company to eliminate services on a particular route. All of those will be done within the context of existing law. There is no question about that.

What we do want to raise, though, is again the whole suggestion of apprehension of bias. In the commission report, and you have indicated very clearly it was an unanimous report, you have passed judgment on items that in effect are currently before the NTA: the American Airlines application to acquire 25% of Canadian Airlines; CN's application to sell its line from Truro to Sydney is an application before the NTA; CP's decision to abandon its line from Sherbrooke, Quebec, to Saint John, New Brunswick, is currently before the NTA.

Last week the Canadian Shipowners' Association, the Thunder Bay Harbour Commission, the Transport and Communications International Union, the Seafarers' International Union, and the Thunder Bay Economic Development Corporation filed two applications before the NTA, charging on one of them that the two railways, CN and CP, are in contravention of section 112 of the National Transportation Act by setting and charging freight rates that are non–compensatory or below their variable costs.

This is not a question of our being concerned that an individual who may or may not be a supporter of deregulation has been appointed to head up an agency that deals with that concept. The concern is that you have made recommendations, such as an increase in foreign ownership to 49%, an acceleration of abandonment procedures, the possible pilot project, which I support, by the way, of the consideration of a separate holding company to operate the rail beds, and you made recommendation to eliminate the compensatory rate section.

If I were an applicant—in fact I am an objector in three of those cases—my legal counsel tells me that the first act I must do upon your sitting at the head of the room is to raise an objection of perceived bias. I am told that there is ample case law to support that. Do you not feel that it puts you in a very difficult situation because of the perception of bias?

[*Traduction*]

Le président: Nous pourrons peut–être revenir à cette question lors d'un deuxième tour de table.

M. Angus: Monsieur Rivard, moi aussi je tiens à vous remercier d'être ici devant notre comité aujourd'hui, et je tiens à vous souhaiter un prompt rétablissement.

Je veux revenir à la question de l'apparence de parti pris. Permettez–moi de dire dès le début que je ne pense pas que quiconque laisse entendre que vous ou l'ONT iriez au–delà de ce que la Loi sur les transports nationaux vous permet de faire, que ce soit sur la question de la participation d'une entité de transport ou en ce qui concerne une décision permettant à une société ferroviaire d'éliminer ses services sur un trajet particulier. Toutes ces décisions seront prises dans le contexte de la loi existante. Cela ne fait aucun doute.

La question que nous voulons soulever, cependant, est encore une fois la crainte de l'apparence d'un parti pris. Dans le rapport de la commission, et vous avez dit très clairement qu'il s'agissait d'un rapport unanime, vous avez rendu un jugement sur des questions dont l'Office national des transports est en fait saisi à l'heure actuelle: la demande d'American Airlines d'acquérir 25 p. 100 de Canadien; la demande du CN de vendre son tronçon entre Truro et Sydney; la décision du CP d'abandonner le tronçon entre Sherbrooke, Québec, et Saint–Jean, Nouveau–Brunswick,

La semaine dernière, l'Association des armateurs canadiens, la Commission du port de Thunder Bay, le Syndicat international des transports et communications, le Syndicat international des marins et la Thunder Bay Economic Development Corporation (Société de développement économique de Thunder Bay) ont déposé deux demandes auprès de l'Office national des transports, disant dans une de ces demandes que les deux chemins de fer, soit le CN et le CP, contreviennent à l'article 112 de la Loi sur les transports nationaux en fixant et en demandant des tarifs marchandises qui sont non compensatoires ou qui sont inférieurs à leurs coûts variables.

Ce qui nous préoccupe, ce n'est pas qu'une personne qui peut ou non être en faveur de la déréglementation ait été nommée à la tête d'un office qui s'occupe de cette question. Ce qui nous préoccupe, c'est que vous avez fait des recommandations, notamment celle d'augmenter la participation étrangère à 49 p. 100, d'accélérer les procédures d'abandon, le projet pilote—que j'appuie, au fait—en vue d'examiner la possibilité qu'une société de portefeuille séparée exploite les emprises ferroviaires, et que vous avez recommandé d'éliminer l'article sur les taux compensatoires.

Si j'étais un requérant—en fait, je suis un opposant dans trois de ces causes—mon conseiller juridique me dit que la première chose que je dois faire dès que vous prenez place dans le fauteuil du président, c'est de soulever une objection en disant qu'il y a apparence de parti pris, ou de partialité. On me dit qu'il y a beaucoup de jurisprudence pour appuyer une telle objection. À votre avis, l'apparence de parti pris ne vous met–elle pas dans une situation très délicate?

[*Text*]

In your own mind, you may not believe that you have any bias, that you will adhere to the existing law, and I know you will, but from the point of view of those who are players in the game, they will use that to their advantage. In fact, it may delay through court action considerations of any of these matters.

Mr. Rivard: Your comments cover quite a big area. I will tell you that when I was appointed chairman of the NTA review commission, I was the only one who was not an expert in transportation. My first recommendations to the four commissioners who were sitting on the commission with me were the following: Gentlemen, I ask you to be composed and respect each other; we have a timeframe to observe; and we have to act within our budget. Those three objectives have been fulfilled. According to what comments I have received, we made a good report. It's up to Parliament to accept those recommendations or not. It's like a judgment. If Parliament does not want to implement those recommendations... Those recommendations, sir, are not my recommendations. They are the recommendations of a commission, based on briefs and what we have heard from across Canada.

• 1605

You asked me whether I'm biased. I said no, sir. I will preside over the NTA with an open mind and not set ideas.

Mr. Angus: Mr. Rivard, I'm sorry. I did not say you were biased.

Mr. Rivard: No, but seemed to be biased according to—

Mr. Angus: There was the appearance of bias, and you did not respond to my specific question: what are you going to do when I stand up in front of the NTA hearing on the Truro to Sydney line and say "Mr. Chairman, I believe that you have a perceived bias and I ask you to absent yourself from the chair"? Or let's say a lawyer does it or the province of Nova Scotia or anybody.

Mr. Rivard: In other words, are you implying that on account of this report I should never sit as chairman of the NTA?

Mr. Angus: No, I'm not suggesting that, but I am suggesting that given the applications that are currently before the NTA, at the very least you should not sit as chair for those applications. Anybody else who applies in the future, assuming that you are confirmed in the nomination, will know ahead of time that, yes, Mr. Rivard was the chairman of the NTA review commission; yes, he has some opinions. Therefore, we go in with our eyes open. Do you follow my—

Mr. Rivard: I follow perfectly. I know what you're saying. I know exactly what some of your representatives may perceive, but I say no, I am not biased, and I won't be perceived to be biased. I would be sure that no court of law, based on the report, will prevent me from sitting as chair. I don't think there are many courts that will sanction that.

[*Translation*]

Vous ne pensez peut–être pas vous–même que vous avez un parti pris, et vous savez que vous allez respecter la loi existante, mais les autres intervenants utiliseront cette apparence de parti pris à leur avantage. En fait, une poursuite judiciaire pourrait même retarder l'examen de ces demandes.

M. Rivard: Vos observations portent sur plusieurs questions. Je vous dirai que lorsque j'ai été nommé président de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, j'étais le seul qui n'était pas un expert dans le domaine des transports. Mes premières recommandations aux quatre commissaires qui siégeaient à la commission avec moi ont été les suivantes: messieurs, je vous demande d'être calmes et de vous respecter les uns les autres; nous avons un échéancier et un budget à respecter. Ces trois objectifs ont été atteints. Selon les commentaires que j'ai reçus, nous avons présenté un bon rapport. Il appartient au Parlement d'accepter ou non ces recommandations. C'est comme un jugement. Si le Parlement ne veut pas donner suite à ces recommandations... Ces recommandations, monsieur, ne sont pas mes recommandations. Ce sont les recommandations d'une commission, fondées sur les mémoires et les témoignages que nous avons reçus dans tout le pays.

Vous m'avez demandé si j'étais partial; j'ai répondu non, monsieur. Je présiderai l'Office national des transport avec un esprit ouvert et sans idées préconçues.

M. Angus: Monsieur Rivard, je suis désolé. Je n'ai pas dit que vous étiez partial.

M. Rivard: Non, mais que je semblais être partial selon...

M. Angus: Qu'il y avait apparence de partialité, et vous n'avez pas répondu à la question que je vous ai posée: qu'allez–vous faire lorsque je me lèverai lors de l'audience de l'Office national des transports portant sur le tronçon Truro–Sydney et que je dirai: «Monsieur le président, j'estime qu'il y a apparence de partialité de votre part, et je vous demande de quitter le fauteuil du président»? C'est ce que pourrait dire un avocat, ou la province de la Nouvelle–Écosse, ou n'importe qui d'autre.

M. Rivard: En d'autres termes, voulez–vous dire qu'en raison de ce rapport je ne pourrai jamais siéger en tant que président de l'Office national des transports?

M. Angus: Non, je ne dis pas cela. Je dis qu'étant donné les demandes dont est saisi l'Office national des transports à l'heure actuelle, vous ne devriez pas siéger en tant que président pour entendre ces demandes. Quiconque présentera une demande à l'avenir, en supposant que l'on confirme votre nomination à ce poste, saura à l'avance que vous avez été président de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux; que vous avez des opinions. Par conséquent, les gens sauront exactement à quoi s'attendre. Comprenez–vous ce que je...

M. Rivard: Je comprends parfaitement. Je sais ce que vous voulez dire. Je sais exactement ce que pourraient penser certains de vos représentants, mais je dis non, je ne suis pas partial, et on ne me considérera pas comme partial. Je suis certain qu'aucun tribunal ne m'empêchera de siéger en tant que président parce que la commission a présenté ce rapport. Je ne pense pas qu'il y ait de nombreux tribunaux qui approuveront une telle décision.

[*Texte*]

Mr. Angus: Mr. Rivard, I've looked at one particular court case, and the similarity is very interesting. This is the case of Mr. Crowe, who was chairman of the National Energy Board and had dealt with an application for a Mackenzie Valley pipeline. Part of the background of why Mr. Crowe was challenged to sit on that board was that he was associated with the Gas Arctic Northwest Project group, which considered the physical and economic feasibility of a northern natural gas pipeline to bring natural gas to southern markets. Mr. Crowe was an active participant in the study group as a member of its management committee and so on. There are some very interesting parallels here.

Again I say to you, you feel very strongly that not only are you not biased, but that you don't give an appearance of bias. I accept that as how you feel about yourself. But on the other hand, you will have applicants or objectors who may not believe you, and for their own advantages—i.e., keeping the Sydney to Truro line going for a little while longer, or the Sherbrooke to Saint John line going for a little longer—will take the opportunity to take you to court. You may win in the end, but what does that do to CN or CP, which for economic reasons have chosen or decided that they need to remove those lines from their operations? Do you not place them in a difficult situation as well?

Mr. Rivard: No. First of all, the National Transportation Act must be amended; otherwise, business will be going as usual before the NTA. In other words, the fact that I chaired a commission that made certain recommendations does not mean that I will go counter to what has been established with the NTA before I joined the organization.

• 1610

So what do you want me to say, sir? First, when you sit on the NTA for such applications you are not alone. There's a bench of five. So, sir, if you ask me if I'm biased, I would say, with all due respect, if you ask me this question until tomorrow I'm going to the NTA with an open mind, and I will do exactly what Parliament tells me to do.

Mr. Angus: However, with all due respect, Mr. Rivard, the applications currently before the NTA are applications under the existing law. You have suggested in your report that you support the acceleration of rail line abandonments. You've indicated in the report that you support eliminating the compensatory rate section, albeit you would have to adjudicate that one based on the existing law. However, you've already signalled that you're supportive of the elimination of that particular rule. In the minds of the applicants who have laid the claim before the NTA, you will be perceived, rightly or wrongly, as having prejudged their application. Therefore, they will perceive that they will not get a fair hearing, and that is really what this is all about.

[*Traduction*]

M. Angus: Monsieur Rivard, j'ai examiné une affaire qui a été portée devant un tribunal, et la similarité est très intéressante. Il s'agit du cas de M. Crowe, qui était président de l'Office national de l'énergie et qui avait examiné une demande concernant la construction d'un pipe-line dans la vallée du Mackenzie. L'une des raisons pour lesquelles on contestait le fait que M. Crowe siégeait à titre de président de cet office, c'était qu'il avait été associé au groupe d'étude sur le projet Gas Arctic Northwest, qui avait étudié la faisabilité physique et économique de la construction dans le Nord d'un pipe-line devant amener le gaz naturel vers les marchés du Sud. M. Crowe a activement participé au groupe d'étude en tant que membre de son comité de gestion. Il y a donc certains parallèles très intéressants ici.

Encore une fois, vous dites que non seulement vous êtes convaincu de votre impartialité, mais aussi que vous ne présentez pas une apparence de partialité. Je comprends que vous soyez de cet avis. Mais d'un autre côté, il y aura des requérants ou des opposants qui ne vous croiront peut-être pas et qui en profiteront pour vous traîner devant les tribunaux pour essayer de garder un peu plus longtemps le tronçon entre Sydney et Truro ou entre Sherbrooke et Saint-Jean. Vous aurez peut-être gain de cause à la fin, mais avez-vous pensé aux conséquences pour le CN ou le CP, qui, pour des raisons économiques, ont choisi ou décidé d'abandonner ces tronçons? Ne les mettez-vous pas ainsi dans une situation délicate également?

M. Rivard: Non. Tout d'abord, la Loi sur les transports nationaux doit être modifiée, sinon l'Office national des transports devra continuer de fonctionner comme auparavant. Autrement dit, ce n'est pas parce que j'ai présidé une commission qui a fait certaines recommandations que je vais prendre le contre-pied de la pratique qui avait été établie à l'ONT avant mon arrivée.

Que voulez-vous que je vous dise, monsieur? Premièrement, quand on siège à l'ONT pour entendre des demandes de ce genre, on n'est pas tout seul. Les demandes sont entendus par un groupe de cinq membres de l'office. Par conséquent, monsieur, si vous persistez à me demander si j'ai des préjugés, je vous répondrai, sauf votre respect, que vous aurez beau me poser cette question jusqu'à demain matin, je persisterai à vous répondre que je présiderai l'ONT avec l'esprit ouvert et que je ferai exactement ce que le Parlement me demandera de faire.

M. Angus: Mais sauf votre respect, monsieur Rivard, les demandes actuellement à l'étude devant l'ONT ont été faites aux termes de la loi en vigueur. Or, vous avez dit dans votre rapport que vous préconisez l'accélération de l'abandon des voies ferrées. Vous dites aussi dans ce rapport que vous favorisez l'élimination du tarif compensatoire, quoique vos décisions à cet égard devraient être fondées sur la loi en vigueur. Mais vous avez quand même dit publiquement que vous êtes en faveur de l'élimination de cette règle. Les gens qui ont présenté une demandes l'ONT auront l'impression, à tort ou à raison, que vous avez préjugé de leur demande. Ils auront donc l'impression que leur demande ne fera pas l'objet d'une décision impartiale, voilà tout.

[*Text*]

I have no doubt about the expertise you've developed over the last year in transportation. You're probably one of the more knowledgeable individuals in this country about all the facets, which doesn't say a lot for the rest of us. However, in terms of fairness and due process. . .

Mr. Rivard: It's exactly the same thing as if I would come before a court and say to the judge I don't want you to sit on this case because you have decided a similar case in such a thing and in such an incident and your mind has already been made up without the proof from the hearing. That's exactly the same thing as what you're saying. I see your point of view, but with all due respect I don't share it.

Mr. Angus: I appreciate that, but let me use your analogy. If a lawyer who has been the crown attorney in a murder case is appointed to the bench of the court to which that case has been appealed, then that lawyer, who is now the judge, would not sit on that case.

Am I getting to you, Lee?

Mr. Richardson (Calgary Southeast): No, no, but this is getting dull. We've had the same question and answer for seven times. Obviously you disagree.

The Chairman: Mr. Angus, just carry on with your—

Mr. Angus: Mr. Chairman, I'm finished, thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Richardson.

Mr. Richardson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus: First go to the guy who is here more often.

The Chairman: Okay, Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Rivard, according to your curriculum vitae you were called to the bar in June 1958?

Mr. Rivard: That's right.

Mr. Atkinson: You've been with a law firm in Quebec City. What type of law have you been practising?

Mr. Rivard: Let's say that I started with a small firm. One became president of Price Brothers and the other became a judge of the court of appeal. My firm grew up. As to what kind of law I practised, I did commercial law and litigation.

• 1615

May I say that as far as my experience in the transportation business, I have acted for the Port of Quebec, for the Department of Transport in a few cases, and equally I sat on two airport task force devolutions, and I sat as chairman of the NTA. . .

Mr. Atkinson: It's commercial litigation that you did, is it?

Mr. Rivard: Yes.

Mr. Atkinson: Approximately how many cases have you tried through the years?

Mr. Rivard: You mean cases that I pleaded?

[*Translation*]

Je ne doute nullement que vous ayez accumulé depuis un an une certaine compétence en matière de transports. Vous êtes probablement l'un des plus grands experts au Canada en la matière, ce qui n'est pas très flatteur pour tous les autres. Cependant, dans l'intérêt de la justice. . .

M. Rivard: C'est exactement comme si je me présentais devant un tribunal et que je disais au juge que je ne veux pas qu'il entende cette cause parce qu'il a déjà rendu une décision dans une affaire semblable et que sa décision est donc déjà prise avant même qu'il ait entendu les éléments de preuve. C'est exactement ce que vous dites. Je saisis votre point de vue, mais je ne le partage pas.

M. Angus: Je m'en rends compte, mais pour reprendre votre analogie, si un avocat qui a été procureur de la Couronne dans une affaire de meurtre est nommé juge à la cour qui doit entendre l'appel interjeté dans cette même affaire, cet avocat qui est maintenant juge n'entendra pas cette cause.

Je vous agace, Lee?

M. Richardson (Calgary–Sud–Est): Non, non, mais tout cela devient répétitif. Nous avons entendu sept fois la même question et la même réponse. Manifestement, vous deux n'êtes pas d'accord.

Le président: Monsieur Angus, poursuivez. . .

M. Angus: Monsieur le président, j'ai fini, merci.

Le président: Merci. Monsieur Richardson.

M. Richardson: Merci, monsieur le président.

M. Angus: Donnez d'abord à celui qui est plus assidu au comité.

Le président: D'accord, monsieur Atkinson.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur Rivard, d'après votre curriculum vitae, vous avez été reçu membre du barreau en juin 1958?

M. Rivard: C'est bien cela.

M. Atkinson: Et vous avez pratiqué le droit dans un cabinet d'avocats de Québec. De quel genre d'affaires vous occupiez–vous?

M. Rivard: Disons qu'à mes débuts, je travaillais dans un petit cabinet. L'un des associés est devenu président de Price Brothers, et l'autre a été nommé juge à la cour d'appel. Mon cabinet a pris de l'expansion. Vous me demandez quel genre de droit je pratiquais; j'ai fait du droit commercial et j'ai plaidé des causes.

En ce qui concerne mon expérience en matière de transports, je précise que j'ai représenté le port de Québec, le ministère des Transports à quelques occasions, et j'ai siégé à deux groupes de travail sur la dévolution des aéroports; par ailleurs, j'ai présidé, aux termes de la Loi sur les transports nationaux. . .

M. Atkinson: Les causes que vous avez plaidées portaient sur des affaires commerciales, n'est–ce pas?

M. Rivard: Oui.

M. Atkinson: De combien d'affaires vous êtes–vous occupé au fil des années, approximativement?

M. Rivard: Vous voulez dire des causes que j'ai plaidées?

[*Texte*]

Mr. Atkinson: Yes.

Mr. Rivard: Never less than one case a month, and sometimes four or three cases a month. But never, never in my entire practice did I plead less than one case a month.

Mr. Atkinson: And has that continued up to the present time?

Mr. Rivard: I would say up to last January.

Mr. Atkinson: Have you sat on any quasi–judicial boards as a member of that board?

Mr. Rivard: I sat many times on quasi–judicial tribunals—I would say conciliation tribunals—that had been set up by the bar association of the province of Quebec to arbitrate different problems within the profession.

Mr. Atkinson: In Ontario there are small claims courts, and lawyers sometimes sit as judges in small claims courts and so on. Have you had any experience in that regard?

Mr. Rivard: No, sir.

Mr. Atkinson: I see that you were the *bâtonnier* for the Quebec bar. You mentioned the quasi–judicial bodies that you sat on. What areas did you sit on in that position? Was it discipline, or any other?

Mr. Rivard: Discipline matters between two lawyers or lawyers in kind.

Mr. Atkinson: Approximately how many discipline matters have you heard?

Mr. Rivard: Sir, in the last five years, not very many, but when I was active in demonstration of the bar of the province of Quebec, I used to sit regularly.

Mr. Atkinson: You served as *bâtonnier* in 1975 and 1976. I don't know what the equivalent is. In Ontario it's a bencher of the law society—

Mr. Rivard: A raw translation would be "president of the bar association".

Mr. Atkinson: I realize that. I meant how long were you *bâtonnier* for.

Mr. Rivard: I was the president for one year.

Mr. Atkinson: Did you serve on the governing body for other years?

Mr. Rivard: I served on the governing body for probably eight years.

Mr. Atkinson: And you served on the discipline committee.

Mr. Rivard: Yes, and all kinds of other committees.

Mr. Atkinson: What other committees did you serve on?

Mr. Rivard: The insurance committee, the private practice committee, and whatever committee there was.

Mr. Atkinson: And you would make decisions on discipline matters when you served as—

Mr. Rivard: And have never been appealed or refused.

Mr. Atkinson: In that manner you would be applying legal principles and matters of fact and law, would you?

[*Traduction*]

M. Atkinson: Oui.

M. Rivard: Jamais moins d'une par mois, et parfois trois ou quatre par mois. Mais jamais, dans toute ma carrière d'avocat, je n'ai plaidé moins d'une cause par mois.

M. Atkinson: Depuis vos débuts jusqu'à maintenant?

M. Rivard: Je dirais jusqu'à janvier dernier.

M. Atkinson: Avez–vous déjà fait partie d'organismes quasi judiciaires?

M. Rivard: J'ai siégé à plusieurs reprises à des tribunaux administratifs, que je qualifierais plutôt de tribunaux de conciliation, qui avaient été créés par l'Association du barreau du Québec afin d'arbitrer divers problèmes internes.

M. Atkinson: En Ontario, il y a des cours des petites créances, et des avocats sont parfois appelés à y siéger à titre de juges. Avez–vous de l'expérience dans ce domaine?

M. Rivard: Non, monsieur.

M. Atkinson: Je vois que vous avez été bâtonnier du barreau du Québec. Vous avez parlé des organismes quasi judiciaires dont vous avez fait partie. De quoi vous êtes–vous occupé à ce titre? D'affaires disciplinaires?

M. Rivard: Des affaires disciplinaires entre deux avocats ou juristes.

M. Atkinson: De combien de ces affaires disciplinaires vous êtes–vous occupé, à peu près?

M. Rivard: Depuis cinq ans, pas beaucoup, mais quand j'étais actif au sein du barreau du Québec, je siégeais régulièrement à des comités de ce genre.

M. Atkinson: Vous avez été bâtonnier en 1975 et 1976. J'ignore quel est l'équivalent de ce titre. En Ontario, il s'agirait d'un membre du Conseil général du barreau. . .

M. Rivard: C'est l'équivalent du président de l'Association du barreau.

M. Atkinson: Je le sais. Je voulais vous demander pendant combien de temps vous aviez été bâtonnier.

M. Rivard: Pendant un an.

M. Atkinson: Avez–vous siégé à l'organe de direction en d'autres occasions?

M. Rivard: J'en ai fait partie pendant probablement huit ans.

M. Atkinson: Et vous avez fait partie du comité de discipline.

M. Rivard: Oui, et d'une foule d'autres comités.

M. Atkinson: Quels autres comités?

M. Rivard: Le Comité de l'assurance, le Comité de la pratique privée, une foule d'autres.

M. Atkinson: Et vous rendiez des décisions dans des affaires disciplinaires à titre de. . .

M. Rivard: Et mes décisions n'ont jamais été rejetées, et n'ont jamais fait l'objet d'appel.

M. Atkinson: A ce titre, vous appliquiez les principes du droit en tenant compte des faits, n'est–ce pas?

[*Text*]

Mr. Rivard: That's right, sir. That's exactly what we do, and that's what I intend to do, and will do, if confirmed.

Mr. Atkinson: In terms of transport itself and the NTA, I would ask you a couple of questions we asked when the NTA appeared in front of us.

What is your opinion on the current procedure for finding ships that are not Canadian flag ships to do certain duties when there are no Canadian ships available? We asked the NTA about that and about their procedures, and they seemed to say that they were just sending faxes out to all the shipowners to see if they could find a ship that complied with the requirements of the shipper. I suggested to them that perhaps they should set up some sort of system that took natural justice into account in a little better manner. What are your feelings about that?

• 1620

Mr. Rivard: I do believe in natural justice, but may I say that you won't find very much in our report on shipping. Out of 160 briefs, no one complained about the absence of a Canadian merchant marine.

The most important thing was the Shipping Conferences Exemption Act. Some were saying, as might be mentioned in our report, that it's a hell of a way to do business, but we are caught in a kind of global price–fixing machinery. We advocated that the Government of Canada should be the prime mover to get away with the price–fixing exemption that exists in our law. However, you will realize that five provinces came before our commission and said please do not act alone; act simultaneously with the U.S. in order to make sure that at least we won't lose the level playing field we are trying to have in the marine sector.

Mr. Atkinson: You are the senior partner of your law firm now. How long have you been the senior partner?

Mr. Rivard: I have been a senior partner since 1960.

Mr. Atkinson: In that regard are you responsible for the administration of the law firm?

Mr. Rivard: Not any more.

Mr. Atkinson: Were you responsible for the administration of the law firm?

Mr. Rivard: Until five years ago.

Mr. Atkinson: How long did you hold that position?

Mr. Rivard: From 1960 up to five years ago.

Mr. Atkinson: So it's about 25 years that you served as administrator of your law firm?

Mr. Rivard: Yes, and I am an administrator of a few other companies, which functions I will relinquish. I happen to be the president of Hydro–Pontiac, and I will relinquish those functions.

[*Translation*]

M. Rivard: En effet. C'est exactement ce que nous faisons, et c'est ce que j'ai l'intention de faire, et c'est ce que je ferai si ma nomination est confirmée.

M. Atkinson: Pour revenir aux transports et à l'ONT, je voudrais vous poser quelques questions que nous avons posées aux représentants de l'ONT quand ils ont comparu devant nous.

Que pensez–vous de la procédure qu'on utilise actuellement pour trouver des navires qui ne battent pas pavillon canadien et qui pourraient mener à bien certaines tâches quand il n'y a pas de navires canadiens disponibles? Nous avons posé cette question aux dirigeants de l'ONT, et ils ont semblé dire qu'ils se contentaient d'envoyer des demandes par télécopieur à tous les armateurs pour voir s'il y avait moyen de trouver un navire qui correspondrait aux exigences de l'expéditeur. Je leur ai dit qu'ils devraient peut–être mettre sur pied un système quelconque qui ménagerait une plus grande place à la justice naturelle. Qu'en pensez–vous?

M. Rivard: Je suis partisan de la justice naturelle, mais je vous signale que vous ne trouverez pas grand–chose dans notre rapport sur le transport maritime. Sur les 160 intervenants, aucun ne s'est plaint de l'absence d'une marine marchande canadienne.

Il y avait surtout la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes qui suscitait la controverse. Certains affirmaient, comme on le signale peut–être dans notre rapport, que c'est une drôle de manière de faire des affaires, mais nous sommes pris dans un engrenage mondial de fixation des prix. Nous avons préconisé que le gouvernement du Canada prenne l'initiative en vue de nous débarrasser de l'exemption qui existe dans notre législation en matière de fixation des prix. Vous vous rendrez toutefois compte que cinq provinces ont envoyé des représentants devant notre commission pour nous demander de ne pas agir seuls, mais de concerter notre action avec les États–Unis afin de nous assurer de conserver au moins les règles du jeu applicables à tous que nous essayons de maintenir dans le secteur maritime.

M. Atkinson: Vous êtes maintenant l'associé principal de votre cabinet d'avocats. Depuis combien de temps l'êtes–vous?

M. Rivard: Je suis associé principal depuis 1960.

M. Atkinson: À ce titre, êtes–vous chargé de l'administration de la boîte?

M. Rivard: Plus maintenant.

M. Atkinson: Mais vous l'avez été?

M. Rivard: Jusqu'à il y a cinq ans.

M. Atkinson: Pendant combien de temps avez–vous occupé ce poste?

M. Rivard: De 1960 jusqu'à il y a cinq ans.

M. Atkinson: Vous avez donc été administrateur de votre cabinet d'avocats pendant environ 25 ans.

M. Rivard: Oui, et je siège également au conseil d'administration d'un certain nombre d'entreprises, mais je vais renoncer à tous ces postes. Je suis par exemple président de Hydro–Pontiac, mais je démissionnerai de ce poste.

[*Texte*]

Mr. Atkinson: Are you still with the law firm?

Mr. Rivard: No. I have not been taking any more clients as of the last week or so. About all I am doing is sending out bills.

Mr. Atkinson: That's a nice way to practise. I like that.

Mr. Angus: Only if you get them paid.

Mr. Rivard: Right.

Mr. Atkinson: That's where the doctors have a big advantage over lawyers.

What's your intention then? Are you going to continue to have any interest in the law firm?

Mr. Rivard: It's against the law. I'm quitting, finished.

Mr. Atkinson: So you're leaving the law firm.

Mr. Rivard: I'm leaving the law practice for the next five years starting some time in April. It is against the law, and I have no intention, sir. . . I tried to maintain my law practice during the last year, when I was chairman of the NTA review commission. It's foolish, but I did it.

There is no question; as far as I'm concerned the private practice is finished.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, perhaps I can split my time with Mr. Richardson.

The Chairman: Mr. Richardson.

Mr. Richardson: I'm pleased with this line of questioning, because it seems to me to be more appropriate to the purpose of this meeting, which is, in our way here, to confirm your appointment.

I was quite impressed by the résumé, as has been outlined by Mr. Atkinson, not only in your experience at the bar but also in your public service and community service. As you mentioned, you were a member of the airport task force established by the Minister of Transport in 1985, the Honourable Don Mazankowski. You were a member of the National Postal Museum advisory committee, you were a member of the committee for the devolution of airports in Canada, and of course most recently chairman of the NTA.

• 1625

Mr. Rivard: Ducks Unlimited too. Don't forget that.

The Chairman: I was just going to mention Ducks Unlimited, and also your contribution to the community through the Quebec Rotary Club. I think these are important to give people a broad perspective on this kind of community and public service.

Getting back to the point of this meeting and how all that background, your qualifications, may assist you in your new appointed role, I wonder if you might expand on how you see this résumé, other than that service in the past 10 years or so with the airport task force and devolution in the NTA. In spite of Mr. Angus's acknowledgement that you are one of the most knowledgeable persons in the country on transport, I wonder if you could expand on that and tell us what qualifies you for this job.

[*Traduction*]

M. Atkinson: Faites–vous toujours partie du cabinet d'avocats?

M. Rivard: Non. Depuis environ une semaine, je ne prends plus de clients. Je me contente d'envoyer des factures.

M. Atkinson: Voilà une bonne manière de travailler. Cela me plaît.

M. Angus: À condition de se faire payer.

M. Rivard: C'est juste.

M. Atkinson: À ce chapitre, les médecins ont un gros avantage sur les avocats.

Quelles sont vos intentions? Allez–vous continuer d'être associé au cabinet d'avocats?

M. Rivard: C'est contre la loi. Je démissionne; je m'en vais.

M. Atkinson: Donc, vous quittez le cabinet d'avocats.

M. Rivard: J'abandonne la pratique du droit pour les cinq prochaines années à partir d'une date qui reste à préciser en avril. C'est contre la loi, et je n'ai aucunement l'intention. . . J'ai essayé de continuer d'exercer le droit pendant la dernière année, pendant que j'étais président de la Commission d'examen de la LTN. C'est de la folie, mais je l'ai fait.

Il n'y a aucun doute dans mon esprit. La pratique privée, c'est fini pour moi.

M. Atkinson: Monsieur le président, je pourrais peut–être partager mon temps de parole avec M. Richardson.

Le président: Monsieur Richardson.

M. Richardson: Cet interrogatoire me plaît, car cela me semble correspondre davantage à l'objet de notre réunion, qui est, du moins à nos yeux de ce côté–ci, de confirmer votre nomination.

J'ai été fort impressionné par le curriculum vitae dont nous a fait part M. Atkinson, qui mentionne non seulement votre expérience à titre de membre du barreau, mais aussi vos activités au service du public et de la collectivité. Vous avez notamment été membre du groupe de travail sur les aéroports créé en 1985 par le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski. Vous avez été membre du comité consultatif du Musée national des postes, vous avez fait partie du comité sur la dévolution des aéroports au Canada et, bien sûr, vous avez récemment présidé la Commission d'examen de la LTN.

M. Rivard: L'organisation Canards illimitées aussi. Ne l'oubliez pas.

Le président: J'allais justement en parler, et également de votre participation à la vie communautaire au sein du Club Rotary Québec. Je pense que ces renseignements sont importants pour que l'on comprenne bien toute la gamme de vos initiatives dans le domaine communautaire et public.

Je reviens à l'objet de notre réunion aujourd'hui et à la façon dont votre expérience et vos compétences vous viendront en aide dans vos nouvelles fonctions. Pouvez–vous nous en dire davantage sur ce que vous avez fait en plus de ce que vous avez accompli au cours des 10 dernières années au sein du groupe de travail sur les aéroports et la dévolution? M. Angus a bien dit que vous étiez une des personnes les mieux renseignées en matière de transports, mais vous pourriez peut–être nous décrire comment vos compétences vous désignent particulièrement pour ces fonctions–là.

[*Text*]

Mr. Rivard: First of all, sir, I don't believe all the compliments. I'll take only a certain percentage of the compliments Mr. Angus is giving me. He's giving me too much—quite a bit too much—

Mr. Richardson: Take all you can get around here.

Mr. Rivard: Okay.

I will tell you my experience. I think I'm a good administrator. I think I have done. . .excuse me, I was going to say "a hell of a good job". I think the commission has done a good job in its report. Of course our report on the research work is not too big, but you should see all the research work that has been done. There were many problems we studied, but we decided to make a summary so it would be readable and people would read it.

The objectives I set myself when I came into this commission were all met; all of them. As a lawyer, when I saw confrères coming before our commission, the NTA review commission, saying the decisions vary from day to day and there is no continuity in the decision and we are at a loss when we appear before the commission... This was my first goal. Practitioners, shippers, individuals, all those appearing before the commission from now on will be satisfied with the way we're proceeding, the way we render judgment. When people appear before us, they will know exactly where we're going and what are the criteria we will establish.

The Chairman: That's an excellent plan, if you can get that sort of continuity. I wish you well.

Let me close this section by asking you a question that caused a little controversy with your predecessors in prior years, about the residence of the chairman. The act provides that the chairman take residence in the national capital region. Could I ask you your intent in that regard?

Mr. Rivard: It's funny you'd be asking this question. This morning I bought *Le Droit* and *The Citizen* and I looked over the condos that were for sale or rent. If you have any suggestions, I'm open, because I will have a residence in Ottawa, in the national capital region, according to the act.

The Chairman: Great.

Mr. Manley: I think I could find you something in Ottawa South.

The Chairman: That's right. We have a member of the committee who, without bias or prejudice, may find you accommodation, no doubt in his own riding here in Ottawa South.

Mr. Rivard, I think you're an excellent choice, and I thank you very much for this contribution to our country and for your appearance before the committee today.

Mr. Rivard: You're very kind.

• 1630

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rivard.

Yes, Mr. Angus?

[*Translation*]

M. Rivard: Monsieur le président, je tiens à dire que je ne mérite pas tous les compliments qui me sont adressés. Je n'accepterai qu'une partie des compliments que M. Angus a bien voulu me faire. C'est trop—beaucoup trop. . .

M. Richardson: Profitez–en pendant que cela passe.

M. Rivard: Volontiers.

Permettez–moi de vous parler de mon expérience. Je pense être bon administrateur. Je pense que j'ai... excusez, l'expression, mais je pense que j'ai fait du bon boulot. Je pense que le rapport de la commission représente un excellent travail. Notre rapport sur la recherche n'est pas très volumineux, mais il n'en demeure pas moins qu'une grande quantité de recherches ont été faites. Nous avons étudié bien des problèmes et nous avons décidé de préparer un résumé qui soit accessible, que les gens puissent lire.

J'ai atteint les objectifs que je m'étais fixés au moment de me joindre à la commission. Je les ai tous atteints. Je suis avocat, et certains de mes confrères ont comparu devant la commission, la Commission d'examen de la LTN, et sont venus nous dire que les décisions variaient énormément d'un jour à l'autre et qu'on ne trouvait pas de logique interne dans les décisions, de sorte qu'on se trouvait désemparé quand on comparaissait devant la commission. . . J'avais donc là un premier but. Les praticiens, les expéditeurs, les particuliers, tous ceux qui comparaîtront désormais devant l'office trouveront satisfaisantes nos procédures, la façon dont nous formulons des jugements. Quand ils comparaîtront, les gens sauront exactement ce qui les attend, les critères qui seront établis.

Le président: C'est un plan épatant, si vous arrivez à établir cette sorte de logique. Je vous souhaite bonne chance.

Permettez–moi en terminant de vous poser une question à propos d'une petite controverse dont vos prédécesseurs ont fait l'objet, et il s'agit de la résidence du président. La loi prévoit que le président résidera dans la région de la capitale nationale. Quelle est votre intention à ce sujet?

M. Rivard: Votre question m'amuse. Ce matin j'ai acheté *Le Droit* et *The Citizen*, et j'ai regardé les petites annonces de condominiums à vendre ou à louer. J'accueillerai avec plaisir vos suggestions, parce qu'effectivement je vais résider à Ottawa, dans la région de la capitale nationale, comme la loi l'exige.

Le président: À la bonne heure.

M. Manley: Je pense que nous pourrions vous trouver un logement dans Ottawa–Sud.

Le président: Tout à fait. Un des membres du comité pourra, sans obligation de votre part, vous trouver un logement, indéniablement dans sa propre circonscription, Ottawa–Sud.

Monsieur Rivard, vous représentez un choix excellent, et je vous remercie de votre participation à la vie de notre pays. Merci d'être venu témoigner aujourd'hui.

M. Rivard: Vous êtes très aimable.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Rivard.

Oui, monsieur Angus?

[*Texte*]

Mr. Angus: I don't have any more questions, but I have a motion I would like to put before the committee.

The Chairman: Okay. Let's hear your motion.

Mr. Angus: I move that the Standing Committee on Transport advise the House of Commons that while Mr. Gilles Rivard is qualified to be appointed as Chair of the National Transportation Agency, he has passed judgment on matters currently before the NTA and therefore in the committee's opinion there is a reasonable apprehension or reasonable likelihood of bias and Mr. Rivard should not be appointed to the position of Chair of the National Transportation Agency.

The Chairman: All right. There is. . .

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I think we can excuse the witness.

The Chairman: I'm not going to hold the witness in suspense sitting at the table.

Mr. Rivard, I want to thank you very much for appearing before the committee and to express our appreciation. Certainly I know, on behalf of all members, our delight that you are returning to health and that you see yourself as fit and vigorous and up to the tasks ahead.

Again, thank you very much for appearing before the committee. You're welcome to sit here and observe what is about to take place.

Mr. Rivard: Thank you very much.

The Chairman: I've been advised by the clerk that based on the powers this committee has there is some question of the acceptability of the motion in its current form. I'm being advised that it's questionable whether the committee has the authority to make a statement that an individual should not be appointed to a position. There is a feeling we would not be beyond our mandate or authority to make a recommendation that the government reconsider its decision to make such an appointment. But in such case the motion would have to be worded to reflect that.

• 1635

Mr. Angus: I have no problem with that, Mr. Chairman. I recognize that if indeed even that variation were to pass this committee, it would be the first time, I believe, since that standing order was put in place that any committee had reported anything back to the House short of an endorsement, as we did with Mr. McGrath. But I would have no problem with modifying it to conform with the clerk's advice.

The Chairman: The motion that has been moved by Mr. Angus is that the Standing Committee on Transport advise the House of Commons that while Mr. Gilles Rivard is qualified to be appointed as Chair of the National Transportation Agency, he has passed judgment on matters currently before the NTA and therefore in the committee's opinion there is a reasonable apprehension or reasonable likelihood of bias, and that the government consider the advisability of not appointing Mr. Rivard to the position of Chair of the National Transportation Agency.

[*Traduction*]

M. Angus: Je n'ai pas d'autres questions à poser, mais j'aimerais saisir le comité d'une motion.

Le président: D'accord. Nous vous écoutons.

M. Angus: Je propose que le Comité permanent des transports avise la Chambre des communes que, bien que M. Gilles Rivard soit compétent pour être nommé au poste de président de l'Office national des transports, il a porté des jugements sur des questions dont l'ONT est actuellement saisi et que, conséquent, de l'avis du comité, il existe une crainte ou une probabilité raisonnables de partialité, de sorte que M. Rivard ne devrait pas être nommé au poste de président de l'Office national des transports.

Le président: Très bien. Il y a. . .

M. Richardson: Monsieur le président, je pense que l'on peut laisser le témoin partir.

Le président: Je ne vais pas demander au témoin de rester là dans l'incertitude.

Monsieur Rivard, je tiens à vous remercier d'être venu témoigner et à vous exprimer notre gratitude. Je tiens à vous dire au nom des membres du comité que nous sommes très heureux de vous voir rétabli et que vous vous sentiez assez apte et vigoureux pour vous attaquer aux tâches qui vous attendent.

Encore une fois, merci d'être venu. Je vous invite à rester pour voir ce qui va se passer.

M. Rivard: Merci beaucoup.

Le président: Le greffier me dit qu'étant donné les pouvoirs conférés au comité, on peut se demander si cette motion est recevable sous cette forme-ci. On me dit qu'on peut se demander si le comité a le pouvoir de déclarer que quelqu'un en particulier ne devrait pas être nommé à un poste donné. On estime qu'il faudrait se garder d'outrepasser le mandat du comité ou de s'arroger un pouvoir autre que celui de faire une recommandation afin que le gouvernement revienne sur sa décision de procéder à cette nomination. Si nous décidions de faire une telle recommandation, il faudrait que la motion soit libellée en la forme.

M. Angus: Monsieur le président, je n'y vois pas d'inconvénient. Je reconnais que si une telle motion était adoptée par le comité, ce serait, depuis l'adoption de ce règlement, la première fois qu'un comité enverrait à la Chambre un rapport contenant autre chose que l'aval, comme dans le cas de M. McGrath. Je ne vois absolument pas d'inconvénient à modifier ma motion pour tenir compte de l'avis du greffier.

Le président: La motion, déposée par M. Angus, porte que le Comité permanent des transports avise la Chambre des communes que, bien que M. Gilles Rivard soit compétent pour être nommé au poste de président de l'Office national des transports, il a porté des jugements sur des questions dont l'ONT est actuellement saisi et que, par conséquent, de l'avis du comité, il existe une crainte ou une probabilité raisonnables de partialité, de sorte que le gouvernement devrait envisager de ne pas nommer M. Rivard au poste de président de l'Office national des transports.

[*Text*]

Mr. Angus: May I add a couple of things? All I want to do is read into the record three paragraphs from a decision of the Federal Court of Appeal. They are relevant to the motion I moved.

This is from 1976 cases, Digest 357 under "Administrative Law—Bias":

An issue which was referred to the Federal Court of Appeal arose in connection with the organization of hearings by the National Energy Board to consider competing applications for Mackenzie Valley pipeline; that is, application for a certificate of public convenience and necessity under section 44 of the National Energy Board Act, RSC 1970, c. N–6. The panel appointed by the NEB to hear the applications was chaired by Mr. Crowe, who had been president of the Canada Development Corporation and its representative on the Gas Arctic Northwest Project Study Group, out of whose deliberations and decisions the applicants originated. The Federal Court of Appeal held that the Board would not err in holding that Mr. Crowe was not disqualified from being a member of the panel on grounds of reasonable apprehension or reasonable likelihood of bias.

The Chief Justice, Ritchie, Spence, Pigeon, and Dickson JJ. concurring: "I have already indicated that the Court introduced considerations into its test of reasonable apprehension of bias which should not be part of its measure. When the concern is, as here, that there be no pre–judgment of issues (and certainly no predetermination) relating not only to whether a particular application for a pipeline will succeed but also to whether any pipeline will be approved, the participation of Mr. Crowe in the discussions and decisions leading to the application made by Canadian Arctic Gas Pipeline Limited for a certificate of public convenience and necessity, in my opinion, cannot but give rise to a reasonable apprehension, which reasonably well–informed persons could properly have of a biased appraisal and judgment of the issues to be determined on a section 44 application.

"This Court, in fixing on the test of reasonable apprehension of bias, as in *Ghiradosi v. Minister of Highways for British Columbia*, 1966, SCR 367, and again in *Blanchette v. C.I.S. Ltd.*, 1973 SCR 833, (where Pigeon J. said at page 842–43 that "a reasonable apprehension that the judge might not act in an entirely impartial manner is ground for disqualification") was merely restating what Rand J. said in *Szilard v. Szasz*, 1955, SCR 3, at pp. 6–7 in speaking of the "probability or reasoned suspicion of biased appraisal and judgment, unintended though it be". This test is grounded in a firm concern that there be no lack of public confidence in the impartiality of adjudicative agencies, and I think that emphasis is lent to this concern in the present case by the fact that the National Energy Board is enjoined to have regard for the public interest."

[*Translation*]

M. Angus: Puis–je ajouter une ou deux choses? Je voudrais ici lire trois paragraphes d'un arrêt de la Cour fédérale, Division des appels. Ils portent sur la motion que j'ai déposée.

Il s'agit d'affaires remontant à 1976, Digest 357, sous la rubrique «Droit administratif, partialité»:

La Division des appels de la Cour fédérale a été saisie d'une affaire portant sur les audiences tenues par l'Office national de l'énergie afin d'étudier des demandes concurrentielles pour le pipeline de la vallée du Mackenzie. Il s'agit de demandes en vue d'obtenir des certificats de commodité et nécessité publiques, en vertu de l'article 44 de la Loi sur l'Office national de l'énergie, L.R.C. 1970, ch. N–6. Le comité nommé par l'Office national de l'énergie pour juger les demandes était présidé par M. Crowe, qui avait été président de la Corporation de développement du Canada et son représentant au Gas Arctic Northwest Project Study Group, dont les délibérations et les décisions ont donné lieu aux demandes. La Division des appels de la Cour fédérale a rendu l'arrêt suivant: l'office ne ferait pas erreur en statuant que M. Crowe n'est pas inhabile à faire partie du comité pour cause de crainte ou de probabilité raisonnables de partialité.

Le juge en chef, Ritchie, Spence, Pigeon et Dickson confirmant: J'ai déjà indiqué que la Cour avait introduit dans son critère pour juger la crainte raisonnable de partialité des considérations qui ne devraient pas être prises en compte. Quand la préoccupation est, comme ici, qu'il n'y ait pas de préjugé sur les questions à l'étude (et certainement pas de prédétermination) quant à savoir si une demande particulière pour la construction du pipeline va être retenue et aussi si la construction du pipeline se fera effectivement, la participation de M. Crowe aux discussions et décisions aboutissant à la demande faite par Pipeline de gaz arctique canadien Limitée pour obtenir un certificat de commodité et nécessité publiques, à mon avis, ne peut pas donner lieu à une crainte raisonnable, que des personnes bien renseignées pourraient entretenir à l'égard d'une évaluation et d'un jugement partial, la question devant être tranchée en vertu de l'article 44.

La Cour, en appliquant le critère de crainte raisonnable de partialité, comme dans l'affaire «*Ghiradosi c. le ministre de la voirie de la Colombie–Britannique*», 1966, RCS 367, et encore une fois dans l'affaire «*Blanchette c. C.I.S. Limitée*», 1973, RCS 833 (où le juge Pigeon dit aux pages 842–843 qu'«une crainte raisonnable qu'un juge n'agisse pas de façon tout à fait impartiale est cause d'inhabilité»), ne faisait que répéter ce que le juge Rand avait dit dans l'affaire *Szilard c. Szasz*, 1955, RCS 3, pages 6–7, où il mentionnait la «probabilité ou le soupçon raisonnable d'une évaluation ou d'un jugement partial, même de façon nonintentionnelle». Ce critère est fondé sur la ferme conviction qu'il faut éviter à tout prix d'ébranler la confiance du public dans l'impartialité des organismes d'arbitage, et je pense que tout va dans le sens de cette inquiétude dans l'affaire qui nous occupe du fait que l'Office national de l'énergie est tenu de prendre en compte l'intérêt public.

[*Texte*]

• 1640

That is my submission, Mr. Chairman. I just want to add as a final comment that in no way is my motion any attempt to say anything negative about Mr. Rivard. I have a great amount of respect for the gentleman, and had the report not recommended what it did, I would have said there was no problem with his being appointed.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, I plan to vote against the motion. I think the first words of the motion indicate that Mr. Rivard is a worthy candidate for this position, and it is stated right in the motion itself.

There is a question of bias, and the quote that was read in is a matter for a court hearing evidence on all sides in regard to that by people who are trained in that particular aspect. For us to try to sit as a court in judgment in regard to this particular matter is something I will not do and that we cannot do.

If there is a question of bias, anybody is free to raise it and take it to the appropriate forum. This is not the forum for it. I go by the words at the beginning of the motion that is in front of us indicating that Mr. Rivard is qualified to hold this position. That is why I am going to vote as I will.

The Chairman: You have heard the motion. All those in favour of the motion shall signify in the normal fashion. Contrary minded? I see a tie. Therefore the motion is deemed not to have been passed.

Motion negatived

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. The committee will meet again tomorrow afternoon at 3:30 in Room 307 West Block. The witness will be CN.

The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

Voilà ce que j'avais à dire, monsieur le président. J'ajouterai que je n'essaie absolument pas par ma motion de dire quoi que ce soit de négatif à propos de M. Rivard. J'ai le plus grand respect pour lui, et si le rapport n'avait pas comporté les recommandations qu'il comporte, je dirais que rien ne s'oppose à sa nomination.

M. Atkinson: Monsieur le président, j'ai l'intention de voter contre cette motion. Les premières lignes de cette motion affirment que M. Rivard est un candidat sérieux à ces fonctions–là, et cela est répété plus tard dans le corps de la motion.

Il est question de partialité, et la citation qui a été lue relatait le témoignage de toutes les parties recueilli devant un tribunal formé de gens compétents en la matière. Quant à moi, je refuse que nous essayions de nous constituer en tribunal pour statuer sur cette question en particulier, et nous n'avons pas le pouvoir de le faire.

Si l'on soupçonne qu'il y a partialité, n'importe qui est libre de le signaler et d'en saisir les instances appropriées. Ce n'est pas ici qu'il faut le faire. Quant à moi, je m'en tiens aux premiers mots de la motion, à savoir que M. Rivard a les compétences nécessaires pour occuper ce poste. Voilà qui explique la façon dont je vais voter.

Le président: Vous avez entendu la motion. Que tous ceux qui sont pour la motion le signalent de la façon habituelle. Y a–t–il des gens qui sont contre? Je constate qu'il y a égalité des voix. Par conséquent, la motion est réputée ne pas avoir été adoptée.

La motion est rejetée

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Le comité se réunira de nouveau demain après–midi à 15h30, à la salle 307 de l'Édifice de l'ouest. Nous entendrons les représentants du CN.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the National Transportation Agency:

Gilles Rivard, Prospective Chairman.

TÉMOIN

De l'Office national des transports:

Gilles Rivard, président pressenti.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CAI
XC27
T52

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 38

Wednesday, March 31, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 38

Le mercredi 31 mars 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

Future Business of the Committee

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

Travaux futurs du Comité

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAY 31 1993
UNIVERSITY OF TORONTO

Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25541—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 31, 1993
(55)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253–D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and Geoff Wilson.

Acting Member present: Ross Belsher for Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian National Railway Company: Paul M. Tellier, President and Chief Executive Officer; Yvon Masse, Executive Vice–President and Chief Financial Officer; Jack McBain, Senior Vice–President, Operations; and Serge Cantin, General Solicitor.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee proceeded to consider the National Transportation Act Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review".

Paul M. Tellier made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 4:30 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:43 o'clock p.m., the sitting resumed.

At 5:48 o'clock p.m., it was agreed, — That the Committee proceed *in camera* to consider its future business.

At 5:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE MERCREDI 31 MARS 1993
(55)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 253–D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada: Paul M. Tellier, président–directeur général; Yvon Masse, vice–président exécutif et chef de la direction financière; Jack McBain, premier vice–président, Exploitation; Serge Cantin, avocat général.

En exécution du mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité examine le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation».

Paul M. Tellier fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 16 h 30, la séance est suspendue.

À 16 h 43, la séance reprend.

À 17 h 48, il est convenu, — Que le Comité déclare le huis clos afin de discuter de ses travaux.

À 17 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, March 31, 1993

• 1534

The Chairman: I call the meeting to order.

• 1535

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), we will commence consideration of the NTA Review Commission's report entitled "Competition in Transportation Policy and Legislation in Review".

With us today for the committee's consideration we have, from the Canadian National Railway, Mr. Paul Tellier, President and Chief Executive Officer; Mr. Jack McBain, Senior Vice–President of Operations; Mr. Yvon Masse, Executive Vice–President and Chief Financial Officer; and Mr. Serge Cantin, General Solicitor. Gentlemen, we welcome you before the committee's hearings this afternoon. You are no strangers to the committee and to its proceedings.

Mr. Tellier, I understand you'll be starting off with a statement. I invite you to proceed.

Mr. Paul M. Tellier (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railway): Let me start by saying we are grateful to you and to your colleagues for extending that invitation to us.

We are grateful that we are the first witnesses to appear before you to comment on the NTA review report. As you know, when the report came out some weeks ago we reacted quite positively. CN said we think this is an excellent report, which, if implemented, could contribute to increase the competitiveness of railroads in the country.

I thought maybe it would be useful for me to substantiate why we think this is a good report, Mr. Chairman.

It is very much our contention that the Canadian railway industry was less than well–served by some provisions of the National Transportation Act of 1987. For instance, you're very much aware that we argued that railways remain excessively regulated. We argued that the National Transportation Act of 1987 was only partial deregulation and we argued that what was required for the country was very much an integrated transportation policy involving the various levels of government to make sure the network is as competitive as possible.

We think the National Transportation Act Review Commission addressed these concerns and we think they illustrated extremely well in their report the view we have been advocating that the two major railroads in this country are in a very serious financial situation, and the reform is urgent.

If you ask us whether we believe there is a future for rail in Canada, the answer is very clearly yes. We think that in order to become viable, railroads first have to improve their revenue base. We have to do far more. We have to be more aggressive, for instance, and retrieve some of the traffic that has gone to trucks.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 31 mars 1993

Le président: La séance est ouverte.

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, nous commencons l'examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulée: «La concurrence dans les transports — regard sur la politique et la législation».

Les témoins qui nous aideront aujourd'hui dans cet examen sont M. Paul Tellier, président–directeur général de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, M. Jack McBain, premier vice–président, Exploitation; M. Yvon Masse, vice–président exécutif et chef de la direction financière et M. Serge Cantin, avocat général. Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue. Ce n'est pas votre première comparution devant le comité et vous connaissez déjà bien sa façon de procéder.

Monsieur Tellier, je crois comprendre que vous nous présenterez d'abord un exposé. Je vous invite à commencer.

M. Paul M. Tellier (président–directeur général, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Permettez–moi d'abord de dire que nous vous sommes reconnaissants de nous avoir invités à comparaître.

Nous sommes ravis d'être les premiers à témoigner devant le comité pour commenter le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Comme vous le savez, nous avons réagi très positivement quand le rapport est paru il y a quelques semaines. Au CN, nous avons dit que c'est un excellent rapport dont les recommandations, si elles sont mises en oeuvre, permettront d'améliorer la compétitivité des chemins de fer dans ce pays.

Monsieur le président, j'ai pensé qu'il serait peut–être utile que j'explique plus en détail pourquoi nous estimons que c'est un bon rapport.

Nous sommes convaincus que le secteur ferroviaire canadien était très mal servi par un certain nombre de dispositions de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Par exemple, nous soutenions, comme vous le savez, que les chemins de fer canadiens demeurent extrêmement réglementés. À notre avis, la Loi de 1987 sur les transports nationaux ne représente qu'une déréglementation partielle et que le pays tout entier a grandement besoin d'une politique des transports unifiée intégrant les réglementations de tous les niveaux de gouvernement si nous voulons que le réseau ferroviaire soit aussi compétitif que possible.

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux s'est penchée sur l'objet de nos préoccupations et son rapport, à notre avis, prêche de façon éloquente en faveur d'une réforme extrêmement nécessaire. Les deux principales compagnies ferroviaires de ce pays sont en état de crise financière et une réforme s'impose de toute urgence.

Si vous nous demandez si nous croyons que le chemin de fer a un avenir au Canada, la réponse est nettement oui. Toutefois, nous croyons que les sociétés ferroviaires doivent consolider et élargir leur assiette de revenu pour assurer leur viabilité. Nous devons faire bien davantage, être plus dynamiques, par exemple, et récupérer une partie de la clientèle qui s'est tournée vers le camionnage.

[*Texte*]

We have to meet the competitive pressures by improving productivity. Canadian National has done that over the years, but we have to do better. We increased productivity by 47% over the last five years, but this is just not good enough.

We have to rationalize our plans. We have to lower our costs and achieve greater taxation equity. We think that management, labour, and governments have a role to play in bringing this about.

You're aware that in Canadian National we started this process. You're aware that on March 1, on behalf of the corporation, I announced the reduction of our employee base, of our labour force, by 11,000—10,000 in Canada and 1,000 in the U.S.

You're aware that discussions are underway with CP with a view to reduce the size of our network. You're aware that we said we will continue to seek approval for line abandonments when we think these lines are not profitable.

Therefore, we think these decisions will turn the situation around and will make of CN a very different company. This is why we support the view put forward by Mr. Rivard and his fellow commissioners.

• 1540

If I may quote one sentence of the report, which I think is very relevant,

> For decades, it was possible to piggyback various policy objectives on the shoulders of the transportation sector and the producing economy it serves. Today, however, world-wide competitive pressures make this strategy impossible.

We subscribe completely to this statement. We agree that Canada's future transportation policy must be driven by the market forces. If the government pursues social goals that are separate from transport policy, that should be done through more direct means. We think it is very much in the public interest to have a viable, competitive rail network.

We think we need less regulation—for instance, greater freedom to enter and exit markets, like many of the other players in the transportation sector. We need the removal of a number of financial and public policy burdens that have been recognized by the commissioner as necessary to the survival of the industry.

There are, of course, Mr. Chairman, a certain number of aspects of this report in which we think there is room for improvement. I'm not going to go into these details, but would be glad to make some suggestions in due course.

The last point I want to make, Mr. Chairman, is another major point made in the commissioners report, and that is the need for a totally integrated transportation policy, which is integrated in two ways. First, it is suggested by the

[*Traduction*]

Nous devons améliorer la productivité pour soutenir les fortes pressions concurrentielles. C'est ce que le Canadien National a fait, au fil des ans. Mais nous devons aller plus loin. Nous avons augmenté la productivité de 47 p. 100 au cours des cinq dernières années, mais ce n'est pas encore suffisant.

Nous devons rationaliser nos plans. Nous devons réduire nos coûts et obtenir l'équité fiscale. À notre avis, les employeurs, les salariés et les gouvernements ont tous un rôle à jouer dans la réalisation de ces objectifs.

Vous savez qu'au Canadien National, nous avons déjà amorcé le processus de restructuration. En effet, le 1er mars, j'ai annoncé, au nom de la compagnie, que nous réduirions nos effectifs de 11 000 personnes, soit 10 000 au Canada et 1 000 aux États-Unis.

Vous savez aussi que des discussions ont été amorcées avec le Canadien Pacifique en vue de réduire la dimension de notre réseau ferré. Comme nous l'avons dit, nous continuerons à essayer d'obtenir l'autorisation d'abandonner les tronçons de voies peu rentables.

Ainsi, nous sommes convaincus que ces décisions permettront d'assainir notre situation et de faire du Canadien National une entreprise très différente. C'est pour toutes ces raisons que nous appuyons l'avis émis par M. Rivard et par ses commissaires.

Permettez-moi de citer l'une des phrases du rapport qui me paraît particulièrement pertinente:

> Pendant des années, il a été possible de faire porter au secteur des transports et aux activités productives qu'il sert le fardeau de divers objectifs politiques. Aujourd'hui, cependant, les pressions concurrentielles à l'échelle du monde ont rendu cette stratégie caduque.

Nous sommes tout à fait d'accord sur cette conclusion. Nous souscrivons à l'idée que la future politique canadienne en matière des transports doit être axée sur la loi de l'offre et de la demande, le gouvernement ne devant pas mêler la poursuite de ses objectifs sociaux à cette politique, mais effectuer cette poursuite par des moyens plus directs. Nous estimons qu'il est tout à fait dans l'intérêt public d'avoir un système de transport ferroviaire viable et compétitif.

Nous croyons qu'il nous faut moins de réglementation, par exemple une plus grande liberté pour accéder aux marchés et en sortir, comme c'est le cas pour de nombreux intervenants dans le secteur des transports. Il faut éliminer un certain nombre de fardeau financiers ou de contraintes associés à des politiques d'intérêt public. De l'avis des commissaires, ces mesures s'imposent pour assurer la survie du chemin de fer.

Mais il y a bien sûr, monsieur le président, certains aspects du rapport qui, à notre avis, pourraient être améliorés. Je ne vais pas entrer dans les détails, mais je me ferai un plaisir de formuler quelques suggestions en temps opportun.

Enfin, monsieur le président, le rapport des commissaires faisait ressortir la nécessité d'une politique des transports parfaitement unifiée à deux volets. D'abord, les commissaires recommandent, et nous les appuyons en cela, que les deux

[*Text*]

commissioners — and we subscribe to the suggestion — that the two levels of government should work better together at all levels; for instance, there are some instances in which the right hand ignores what the left hand is doing. Second is integration in terms of looking at the transportation sector as a whole and making sure there is integration of the various modes.

We think the railway industry has to be treated as a regular business and therefore that the various special regulatory devices that exist, which favour one mode or the other, should be eliminated.

Therefore, Mr. Chairman, I repeat that we in Canadian National think the rail industry is facing a very serious crisis situation today. We are delighted that you and your colleagues are turning quickly to this report, the aim of which is to improve the National Transportation Act of 1987. We feel very strongly that the sooner the thrust of that report could be implemented the better the rail industry and the transportation sector would be, and in the final analysis, the better the Canadian economy would be, and as a result, Canadians.

Mr. Chairman, my colleagues and I would be delighted to answer any questions you and your colleagues may want to ask.

The Chairman: Thank you, Mr. Tellier.

Mr. Keyes (Hamilton West): Mr. Tellier, welcome to our committee. The thrust of this report that we'll be examining screams deregulation, and, particularly for the railway industry, it recognizes that the federal government, as well as the provinces, has to be directly involved in the restructuring and rationalization of the railway industry.

I'm interested in your opinion. What do you think the role of the federal government should be? Should it be playing a passive role, or should the government be more proactive, to do what is necessary to create at least one viable national railway? In other words, I am asking you, Mr. Tellier, for your definition of what constitutes a national railway system in Canada.

• 1545

Mr. Tellier: Mr. Keyes, the market forces should determine, to the largest possible extent, where rail facilities should exist. Having said that, the government has the responsibility to provide the policy framework. When the government decides, for reasons of regional development, for instance, that a line that cannot be supported by the market forces should continue to exist, the government should obviously proceed accordingly, but the railways should not have to carry the burden of this decision.

Mr. Keyes: Sorry, could you explain that statement? I don't understand that message. It's contradictory, in my view.

Mr. Tellier: No, I don't think this is contradictory. We have to provide shippers with the best possible rates. Why? For the simple reason that if they don't have competitive rates they won't be able to compete in terms of whatever product they are trying to sell. For instance, I was meeting as recently as last Friday —

[*Translation*]

ordres de gouvernement se concertent mieux à tous les égards; il arrive que, dans certains cas, la main droite ignore ce que fait la main gauche. Ensuite, l'unification doit se faire dans l'ensemble du secteur, de manière à mieux intégrer les divers modes de transport.

Nous estimons que le secteur ferroviaire doit être traité à l'égal d'une entreprise commerciale ordinaire et qu'il faut supprimer les divers mécanismes de réglementation actuels qui favorisent un mode de transport ou un autre.

Ainsi, monsieur le président, je répète qu'au Canadien National nous croyons que le secteur ferroviaire traverse aujourd'hui une crise grave. Nous sommes ravis que vous et vos collègues entrepreniez rapidement l'examen de ce rapport dans le but d'améliorer la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Nous sommes convaincus que plus les recommandations de ce rapport seront mises en oeuvre rapidement, mieux ce sera pour le transport ferroviaire et le secteur des transports en général et, en dernière analyse, pour l'économie canadienne et, partant, pour les Canadiens.

Monsieur le président, mes collègues et moi–même nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Merci, monsieur Tellier.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Bienvenue, monsieur Tellier. Ce rapport que nous allons examiner prêche carrément la déréglementation, particulièrement pour le secteur ferroviaire. Les commissaires reconnaissent que les gouvernements fédéral et provinciaux doivent participer directement à la restructuration et à la rationalisation de ce mode de transport.

Je suis curieux de connaître votre avis. Quel rôle devrait jouer le gouvernement fédéral? Doit–il se contenter d'un rôle passif ou doit–il prendre des mesures volontaristes pour assurer la viabilité d'au moins une compagnie de chemin de fer? Autrement dit, monsieur Tellier, j'aimerais savoir comment vous concevez un système national de transport ferroviaire au Canada.

M. Tellier: Monsieur Keyes, la configuration des services ferroviaires devrait être déterminée autant que possible par les forces du marché. Cela dit, il incombe au gouvernement d'adopter une politique cadre. Par exemple, quand il décide, pour des raisons liées au développement régional, qu'une ligne que condamneraient les forces du marché doit continuer d'exister, il doit évidemment prendre des mesures à cet effet, sans toutefois rejeter sur les compagnies de chemins de fer le fardeau de cette décision.

M. Keyes: Je vous demande pardon, mais pouvez–vous nous expliquer ce que vous entendez au juste par là? Je ne comprends pas le sens réel de ce que vous nous dites. À mon avis, c'est contradictoire.

M. Tellier: Non, je ne crois pas qu'il y ait contradiction. Nous voulons assurer aux expéditeurs les meilleurs tarifs possibles. Pourquoi? Tout simplement parce que, à défaut de tarifs compétitifs, ils ne sauront pas vendre leurs produits à des prix concurrentiels. Par exemple, j'ai rencontré, pas plus tard que vendredi dernier. . .

[*Texte*]

Mr. Keyes: Sorry to interrupt, but can we get specific? You just said that market forces should determine where the railway exists, so the message I'm getting is that if there is a line that can sustain itself without going into the red, then CN should hold that line.

Mr. Tellier: CN should be allowed to abandon that line, and if the government, through the regulator, doesn't want us to abandon that line, it should pay us to keep that line open.

Mr. Keyes: But why should we pay you to keep the line open at a profit in market forces? Why wouldn't CN hold on to the line?

Mr. Tellier: No. Because CN is operated strictly on a commercial basis and cannot afford to provide rail services where the economics of the situation are basically such that the line is losing money. Because if we have to carry that burden, Mr. Keyes, we will be charging higher rates elsewhere, as a result. If we charge higher rates elsewhere, the shipper of the commodity that's carried on our train is in a disadvantaged position.

I will give you a very specific example. I was meeting a couple of days ago with a representative of Scott Paper, a major client of ours, which is giving us, year in and year out, in excess of $25 million in revenue. The transportation price for certain of its products is 11% of the retail price. The company's objective is to reduce this cost by 3%, down to 8%. It is going to move railcars to move its product if we are competitive; otherwise, the company will turn to another mode. In that case, that other mode exists and it can do so.

So if the government is asking us to carry on opening lines that are not economic, without proper compensation or subsidization, we have to pass that cost on to someone. Then the whole system becomes inefficient.

Mr. Keyes: Let's take another example: the Truro to Sydney line. That is a line you have applied to release, as I understand it.

Mr. Tellier: This is correct.

Mr. Keyes: That's a line I also understand to be a profitable one.

Mr. Tellier: Yes, barely profitable, you are right. But we think that in that case, to privatize it, as you say, a short-line operator — in this case, Railtech — could operate these 240 miles of rough tracks at a lower cost than CN can.

Mr. Keyes: Why I am interested in your definition of a national railway system is because as I am understanding it, officials of CN will take a look at the map of the Canada and at where the rail lines exist and will say that the Truro–Sydney line is number one, that's chopped. That's good for the independent organization to run. They're going to relieve themselves of that one. Then maybe it's the Moncton–Halifax line. Then it's the Moncton–Montreal line. Then it's the Montreal–Toronto line. Then it's the Toronto–Windsor line.

• 1550

Where does it end, Mr. Tellier? Where is the line where CN says it's necessary to maintain and hold that line and not sell it off or chop up a national railway system?

[*Traduction*]

M. Keyes: Je suis désolé de vous interrompre, mais pouvons-nous être plus précis? Vous venez de dire que les forces du marché doivent déterminer la configuration des services ferroviaires et j'en conclus donc que, si une ligne peut être exploitée de façon rentable, le CN devrait alors la conserver.

M. Tellier: Le CN devrait être autorisés à abandonner cette ligne mais si le gouvernement, par la voix de l'organisme de réglementation, décide qu'elle ne doit pas l'être, alors il doit en assumer les coûts d'exploitation.

M. Keyes: Mais pourquoi devrait-il payer pour que vous puissiez exploiter une ligne rentable? Pourquoi le CN ne maintiendrait-il pas cette ligne?

M. Tellier: Non. Le CN est exploité strictement comme une entreprise commerciale et ne peut se permettre de fournir des services ferroviaires quand une ligne est exploitée à perte. Si nous devons assumer ce fardeau, monsieur Keyes, nous devrons hausser nos tarifs ailleurs. Dans ce cas, l'expéditeur des marchandises transportées par nous est désavantagé.

Permettez-moi de vous donner un exemple bien précis. Il y a quelques jours, j'ai rencontré un représentant de Scott Paper, un de nos principaux clients, qui nous verse, bon an mal an, plus de 25 millions de dollars. Le coût de transport de certains de ses produits s'élève à 11 p. 100 du prix de vente au détail. La compagnie vise à réduire ce coût de 3 p. 100 pour le ramener à 8 p. 100. Si nos prix sont compétitifs, elle réservera des wagons pour acheminer ses produits; sinon, elle se tournera vers un autre mode de transport. Dans ce cas, elle pourrait très bien faire appel à d'autres transporteurs.

Ainsi, si le gouvernement nous oblige à exploiter des voies non rentables, sans compensation ni subvention appropriée, nous devons répercuter ce coût sur nos autres clients. C'est là que le système tout entier devient inefficace.

M. Keyes: Prenons un autre exemple: la ligne reliant Truro à Sydney. Sauf erreur, vous avez demandé l'autorisation de céder cette ligne.

M. Tellier: C'est exact.

M. Keyes: Je crois aussi savoir que cette ligne est rentable.

M. Tellier: Oui, à peine, mais vous avez raison. Or, nous pensons que si cette ligne était privatisée, cédée à un exploitant de lignes courtes — Railtech, dans ce cas — celui-ci pourrait exploiter ces 240 milles de voie à un coût moindre que celui du CN.

M. Keyes: Si je demande à savoir comment vous concevez un système de chemin de fer national, c'est parce que, je crois comprendre, les cadres du CN examineront une carte du Canada et l'emplacement des lignes ferroviaires et diront tout simplement que la ligne Truro–Sydney arrive en tête de liste et qu'elle sera la première à disparaître. Cette ligne-là peut très bien être cédée à un exploitant indépendant. C'est celle-là que nous allons abandonner. Viendra peut-être ensuite la ligne Moncton–Halifax, puis celle de Moncton–Montréal, ou encore la ligne Montréal–Toronto, et celle de Toronto–Windsor, par la suite.

Jusqu'où cela ira-t-il, monsieur Tellier? Jusqu'où ira le CN avant de décider qu'il est nécessaire de conserver telle ou telle ligne au lieu de la vendre et d'en amputer le système national de chemins de fer?

[*Text*]

Mr. Tellier: The short answer is that we are trying to make a distinction between the main lines, which are part of the core strategy of CN, and those that are not part of the main lines. Halifax is surely part of the main line. We just announced last week an investment of $12 million for a new intermodal terminal in Halifax. It would never come to our minds to apply for either abandoning or selling our service to Halifax. This is not what it's all about.

But we have to examine exactly where the traffic is and who is best placed to carry that traffic. When we announced the downsizing last month we made a public commitment that nobody would be deprived of transportation services. In some cases, instead of picking up freight on a car, it may be using a trailer or a container, using the intermodal approach to serve the same customer.

For instance, in the case you're referring to we have reassured the Premier of Nova Scotia and his province that basically the service would be provided between Truro and Sydney. That commitment has been reinforced by the private operator who has applied to buy these tracks.

Mr. Keyes: How many kilometres of track does CN operate on now?

Mr. Tellier: They have 21,000 miles of track.

Mr. Keyes: I imagine you've been doing some preparatory work already on this. Of the 21,000 miles of track, do you have a ballpark figure of how much of that CN would be prepared to say would be split off to an independent?

Mr. Tellier: We don't. For instance, in the east, which is defined in this instance as east of Winnipeg, we think there is a significant amount of trackage that could be dropped.

Mr. Keyes: How many miles of the 21,000 are east of Winnipeg?

Mr. Tellier: I am not there yet. I'm afraid, Mr. Keyes, I cannot give you a specific number. There are bits—

Mr. Keyes: No, you're guessing my. . . I'm asking how many miles of track are east of Winnipeg. Do any of your officials know? You know there are 21,000 altogether. Do you know how many are east of Winnipeg?

Mr. Tellier: I would say about 10,000.

Mr. Keyes: That's about 10,000 miles of track.

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Keyes: Of that 10,000 miles of track. . . I'm sorry, I'll let you conclude.

Mr. Tellier: What I was going to say to you is that the first decision is what constitutes the main line. Then, what is not part of the main line? What could be abandoned? What could be given to a short–line operator? In eastern Canada, a significant amount could be turned over to a short–line operator who could operate this at a much lower cost. For instance, this is the case for northern Quebec and this is true also for a certain part of New Brunswick.

Mr. Keyes: What is the excess capacity of the CN main line between Montreal and Halifax?

[*Translation*]

M. Tellier: En bref, nous tentons de faire une distinction entre les lignes principales qui sont au coeur de la stratégie du CN et les autres. Halifax fait certainement partie de la ligne principale. La semaine dernière, nous avons annoncé un investissement de 12 millions de dollars pour la construction d'une nouvelle gare intermodale à Halifax. Il ne nous viendrait jamais à l'idée de demander l'autorisation d'abandonner ou de vendre notre service d'Halifax. Ce n'est absolument pas notre intention.

Cependant, nous devons déterminer où se situe la demande et quelle entreprise est la mieux placée pour y répondre. Quand nous avons annoncé la réduction de nos effectifs le mois dernier, nous nous sommes engagés publiquement à ne priver personne de services de transport. Dans certains cas, au lieu de transporter le fret dans un wagon, nous utiliserons peut–être une remorque ou un conteneur pour desservir la même clientèle en privilégiant l'approche intermodale.

Par exemple, dans le cas que vous évoquez, nous avons pris l'engagement envers le premier ministre de la Nouvelle–Écosse et sa province que le service serait assuré entre Truro et Sydney. Cet engagement a été confirmé par l'exploitant privé qui a présenté une offre de ces voies.

M. Keyes: Combien de kilomètres de voies le CN exploite–t–il actuellement?

M. Tellier: Il exploite 21 000 milles de voies ferrées.

M. Keyes: J'imagine que vous avez déjà fait certains travaux préparatoires à ce sujet. Pouvez–vous nous donner une idée approximative de la proportion des 21 000 milles de voies que le CN serait prêt à céder à un exploitant indépendant?

M. Tellier: Non. Par exemple, dans l'est, c'est–à–dire la région à l'est de Winnipeg, nous pensons qu'un nombre appréciable de lignes pourraient être abandonnées.

M. Keyes: Sur les 21 000 milles de voies, combien se situent à l'est de Winnipeg?

M. Tellier: Je n'en suis pas encore là. Je regrette, monsieur Keyes, de ne pas pouvoir vous donner un chiffre précis. Il y a. . .

M. Keyes: Non, vous voyez où. . .Je veux savoir combien de milles de voies existent à l'est de Winnipeg. L'un de vos fonctionnaires le saurait peut–être? Vous savez qu'il y en a 21 000 au total. Savez–vous combien il y en a à l'est de Winnipeg?

M. Tellier: Je dirais environ 10 000 milles.

M. Keyes: Environ 10 000 milles de voie.

M. Tellier: Oui.

M. Keyes: Sur ces 10 000 milles. . .Pardon, je vais vous laisser terminer.

M. Tellier: Ce que j'allais vous dire c'est qu'il faut d'abord déterminer quels tronçons font partie de la ligne principale et quels autres n'en font pas partie. Quels tronçons pourraient être abandonnés? Lesquels pourraient être cédés à un exploitant de ligne courte? Dans l'est du pays, une proportion appréciable pourrait l'être à des exploitants de lignes courtes qui pourraient les exploiter à un coût bien inférieur. C'est le cas, par exemple, du nord du Québec et de certaines régions du Nouveau–Brunswick.

M. Keyes: Quelle est la capacité excédentaire de la ligne principale du CN entre Montréal et Halifax?

[*Texte*]

Mr. Tellier: Let me answer your question in terms of revenue. Last year in Atlantic Canada we had $210 million in revenues. We collected revenues of $210 million, but by the time we closed the books we had lost $120 million.

• 1555

Mr. Keyes: Lost $120 million.

Mr. Tellier: Yes. That means that every time we were collecting a dollar, we were losing more than 50¢. That explains why we have to rationalize. Every time we were transporting something instead of earning money, the bottom line was that we were losing some.

Mr. Keyes: I'm going to switch gears a little bit. How much does an engineer with CN with say 15 or 20 years experience get paid a year?

Mr. Tellier: The average. . .I don't want to single out an engineer.

Mr. Keyes: An average is okay.

Mr. Tellier: It varies from one collective agreement to another, but the average wage of a CN employee is $44,000 a year.

Mr. Keyes: That's $44,000 a year. Is that the average wage of all your engineers?

Mr. Tellier: I don't know. I don't have the number.

Mr. Keyes: Do your officials have that?

Mr. Tellier: No, but we'd be glad to provide it. As I said, though, the average is $44,000. On an hourly basis, the average is $18.

Mr. Keyes: That's $18 an hour?

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Keyes: In your opinion, would it benefit CN to have some kind of a change in work rules to prevent future lay–offs at CN?

Mr. Tellier: I would say that not only would it benefit CN, I would say it is essential.

Mr. Keyes: On page 3 of the ''Competition in Transportation Review'', recommendation 8(a) specifically says that the NTA should be amended to permit federally regulated railways to discontinue railway line operations without being required to demonstrate financial loss or absence of public need. This sends the alarm bells ringing within me.

Mr. Tellier, can you tell me how the government can streamline the process for the railways? Don't try to sell me on the idea that you can stroll into an office and drop a memo that say this chunk of track in Anywhere Canada is being abandoned.

Mr. Tellier: One could agree to disagree on this. Basically one believes or does not believe—and I know that some of you don't and some of you do—in deregulation. This is a very justified disagreement of views. If you believe in deregulation, it means a certain number of things. One of them, to use the popular phrase, is a level playing field. It means that there should not be a slant in favour of one transportation mode as opposed to the other. It therefore means that the rail industry

[*Traduction*]

M. Tellier: Permettez–moi de répondre à votre question en termes de revenu. L'an dernier, notre chiffre d'affaires dans le Canada atlantique s'est élevé à 210 millions de dollars, mais à la fin de l'exercice financier, notre déficit s'élevait tout de même à 120 millions de dollars.

M. Keyes: Vous avez perdu 120 millions de dollars.

M. Tellier: Oui. Pour chaque dollar de revenu, nous en avons donc perdu 50. Voilà pourquoi la rationalisation s'impose. Le transport des marchandises au lieu de nous rapporter de l'argent, nous en a coûté.

M. Keyes: Permettez–moi une petite digression. Quel est le salaire annuel d'un chef de train qui compte de 15 à 20 années de service au CN?

M. Tellier: Le salaire moyen. . . Je ne voudrais pas divulguer le salaire de qui que ce soit en particulier.

M. Keyes: Le salaire moyen suffira.

M. Tellier: Le salaire moyen d'un employé du CN est de 44 000$ par année, mais ce chiffre varie en fonction de chaque convention collective.

M. Keyes: Est–ce le salaire moyen de tous les chefs de train?

M. Tellier: Je l'ignore. Je n'ai pas les données en main.

M. Keyes: Vos collaborateurs le savent–ils?

M. Tellier: Non, mais nous nous renseignerons. Le salaire moyen est cependant de 44 000$. Le salaire horaire moyen est de 18$.

M. Keyes: Dix–huit dollars l'heure?

M. Tellier: Oui.

M. Keyes: À votre avis, un réaménagement des horaires de travail des employés du CN permettrait–il d'éviter les congédiements futurs?

M. Tellier: C'est une condition sine qua non qui avantagerait également le CN.

M. Keyes: Permettez–moi de vous citer la recommandation 8(a) figurant à la page 3 du document intitulé «La concurrence dans les transports: regard sur la politique et la législation»: «que la LTN 1987 soit modifiée de façon à permettre aux chemins de fer du ressort fédéral d'interrompre l'exploitation de voies ferrées. . .sans être tenus de démontrer leur caractère déficitaire ou l'absence d'utilité publique. Voilà qui me met la puce à l'oreille.

Monsieur Tellier, pouvez–vous m'expliquer comment le gouvernement compte simplifier le processus pour les chemins de fer? Vous ne me ferez pas croire qu'il suffira de rédiger une note de service pour supprimer un embranchement ferroviaire?

M. Tellier: Les avis sont partagés au sujet de la déréglementation. Certains l'approuvent et d'autres, non. Les deux points de vue se défendent. La déréglementation suppose évidemment un certain nombre de choses, et notamment, qu'on donne les mêmes chances à tous comme on aime aujourd'hui le répéter. Par conséquent, on ne peut favoriser un mode de transport au détriment d'un autre. Ainsi, l'industrie ferroviaire ne devrait être ni plus ni moins réglementée que celle du

[*Text*]

should be regulated no more, no less, let's say, than the trucking industry. And if you believe in deregulation, you know as well as I do that tomorrow morning you or I could start a trucking company and the following month or year we could decide to start doing something else. It is that easy to get in and to get out. For railroads, however, it's a very, very long and time–consuming process. What the report is saying, the report that this committee is studying, is that to the largest possible extent market forces should determine the entry and the exit in the business and that this should apply also to rail.

Yes, I support that.

• 1600

Mr. Keyes: That being the case, what's needed or what would you consider to be in the public interest if we're talking about a national railway system?

Mr. Tellier: What is needed is a railway system where the two major railroads are allowed to provide services on an economic basis. If we were allowed to do this, rates would continue to go down and it would be easier for everybody to sell or export products. For instance, take a basic western commodity like potash. Because prices are very low right now, a potash producer or sulphur producer has to worry about his transportation costs. If we cannot reduce rates as much as he would like because we have to carry a burden like the one I just described to you in Atlantic Canada, then it's impossible.

What could happen is that potash or sulphur will move on U.S. roads. Canpotex, the consortium of export companies in potash, not too long ago was asking us for cross–border rates. They wanted special rates to move the stuff to the American border, where it would be hauled on American railroads to an American port. That's what will happen, so we have to think through the possible consequences to Canadian railroads and Canadian ports.

The port of Tacoma, for instance, is in a major competitive advantage vis–à–vis the port of Vancouver. If you are in the potash export business you don't care whether that potash is being exported through a Canadian port or an American port, what you care about is your bottom line. The price of that commodity has not gone up and demand is going down, so that's what we mean by a competitive, efficient transportation network. This is what I consider to be in the national interest.

Mr. Keyes: Mr. Tellier, I compare what you are saying to what exists today in the airline industry. Deregulation promised to bring us lower prices. Everything was going to be beautiful in the future, but you know what problems we now have with Air Canada and Canadian. People can still find a better bargain flying out of Buffalo or whatever. This idea that deregulation was going to create a competitive industry with lower prices and all of the rest of it—it just didn't happen that way, so maybe what sounds right in theory isn't right.

[*Translation*]

camionnage par exemple. Dans le contexte de la déréglementation, on peut un jour décider de créer une entreprise de camionnage et, un mois ou une année plus tard, d'y mettre fin. C'est aussi simple que cela. Le processus est beaucoup plus lent pour les chemins de fer. Le rapport que le comité étudie part du principe qu'il faut permettre aux forces du marché de s'exercer dans la plus grande mesure possible, y compris dans le secteur ferroviaire.

Oui, j'appuie cela.

M. Keyes: Dans ce cas, que faut–il faire ou qu'est–ce qui serait, selon vous, dans l'intérêt public quand on parle d'un réseau national de chemin de fer?

M. Tellier: Il nous faut, un réseau de chemin de fer où les deux principales compagnies seront autorisées à offrir des services qui soient rentables. Si on nous permettait de le faire, les tarifs continueraient de baisser et il serait plus facile pour tout le monde de vendre ou d'exporter des produits. Prenons, par exemple, un produit de base provenant de l'ouest, la potasse. Comme les prix sont très bas à l'heure actuelle, un producteur de potasse ou de soufre se soucie du coût de transport. Si nous ne pouvons pas baisser nos tarifs autant que nous le voudrions, parce que nous devons assumer un fardeau comme celui que je viens de vous décrire dans le Canada atlantique, cela devient impossible.

Ce qui pourrait arriver, c'est que cette potasse ou ce soufre finiront par être transportés sur le réseau américain. Le consortium de compagnies canadiennes exportatrices de potasse, Canpotex, nous demandait dernièrement de lui accorder un tarif transfrontières. Il voulait un tarif spécial pour transporter ses produits jusqu'à la frontière des États–Unis, où ils seraient pris en charge par les chemins de fer américains pour être acheminés vers un port américain. Voilà ce qui arrivera. Il faut donc réfléchir aux conséquences possibles pour les chemins de fer canadiens et pour les ports canadiens.

Le port de Tacoma, par exemple, bénéficie d'un important avantage concurrentiel sur le port de Vancouver. Pour les exportateurs de potasse, il importe peu que leurs produits soient exportés via un port canadien ou un port américain; c'est le résultat qui compte pour eux. Le prix de ce produit n'a pas augmenté, tandis que la demande est à la baisse. Voilà ce que nous entendons par réseau de transport concurrentiel et efficient, ce qui, à mon avis, est dans l'intérêt national.

M. Keyes: Monsieur Tellier, je compare la situation que vous décrivez à celle qui règne actuellement dans le secteur du transport aérien. On nous avait promis que le déréglementation entraînerait une baisse des prix; que tout irait bien à l'avenir. Pourtant, vous connaissez les problèmes qui accablent maintenant Air Canada et Canadien. Les gens peuvent encore voyager à meilleur compte à partir de Buffalo ou d'ailleurs. On s'imaginait que la déréglementation créerait un secteur compétitif, une baisse des prix et tout le reste. Eh bien, cela ne s'est tout simplement pas produit. Alors, ce qui semble théoriquement juste, ne les peut–être pas.

[*Texte*]

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Tellier, thank you for coming before us as we once again plough through the questions of regulation, deregulation and the National Transportation Act. One of the classic dilemmas not just for politicians but for transporters in this country has been whether or not there is internal cross-subsidization between shippers. In other words, to use the example you used earlier in terms of a lower rate to get the business, and whether the other shippers will be willing to pay the extra cost. . . The converse occurs when the transportation entity cannot provide the service at a cost where they can afford to do so, so the state steps in and provides some assistance. Of course we've done it both ways in Canada.

• 1605

First of all, I need to find out from you whether CN supports recommendation 28, which is the abolition of the compensatory rate provisions. If you abolish compensatory rates, meaning you can sell a service at a price less than what it costs you to provide that service, somebody else is going to have to pay, because you still need to provide the money. By eliminating compensatory rates, are you not doing the opposite of what you suggested to Mr. Keyes you wanted to see happen?

Did you not say in some of your earlier remarks that it was unfair to do a cross-subsidization, and isn't that what the elimination of compensatory rates would allow you to do?

Mr. Tellier: As you know, Mr. Angus, if you rely on the market forces to determine the rates, sometime you may decide to carry some freight on your lines in order to increase your revenues even if it does not increase your profits. Again, to use the jargon, you increase your cashflow but not your profitability. Therefore, there are some instances where it is good business to do this.

Mr. Angus: Just off the top, it sounds to me as if you have a mixed train where you do that. The reality is, particularly through my part of the world, right now I am getting complaints about CN and CP doing all rail movements to Quebec City, not just as part of a winter rail program, but as a means of diverting grain away from the Port of Thunder Bay. I don't want to get into this question of the rate on that line, because it is a matter for another place. In terms of our current discussion, if you were to offer a non-compensatory rate for a single-commodity train, are you not therefore forcing other shippers to provide the extra revenue to CN in order for you to be able to do that?

Mr. Yvon Masse (Executive Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railway): If you will allow me to make a comment here, Mr. Chairman, there are many instances where it would make sense for the railway to accept business at the level where we are going to accumulate cashflow that contributes to fixed costs. The minimum rate regulation, as it currently exists, means the railway cannot charge under variable cost. You may have a train on a branch line that does not provide you with enough business to even pay for the crew wages to operate that train. You have a common carrier obligation.

[*Traduction*]

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Tellier, je vous remercie d'être venu nous rencontrer alors qu'une fois de plus, nous sommes plongés dans les questions de réglementation, de déréglementation et dans l'étude de la Loi nationale sur les transports. L'un des grands dilemmes qui se posent depuis toujours dans notre pays, non pas seulement aux politiciens, mais aux transporteurs aussi, c'est de savoir s'il y a interfinancement entre transporteurs. Autrement dit, pour reprendre l'exemple que vous avez donné tout à l'heure, quand vous parliez d'une baisse des tarifs pour obtenir des contrats et de la possibilité que les autres expéditeurs soient disposés à assumer le coût supplémentaire. . . C'est le contraire qui arrive quand un mode de transport ne peut offrir le service à un coût abordable, de sorte que l'État intervient et fournit de l'aide. Bien sûr, nous l'avons fait dans les deux sens au Canada.

Tout d'abord, j'aimerais savoir si le CN appuie la recommandation 28, c'est-à-dire la suppression des dispositions relatives aux prix compensatoires. Si l'on supprime ces prix—ce qui permet de vendre un service à un prix inférieur à ce qu'il coûte—quelqu'un d'autre devra payer la note, car il faudra quand même trouver l'argent. En supprimant les prix compensatoires, ne risquez-vous pas d'atteindre un but tout à fait opposé à celui que vous recherchez, comme vous l'avez dit à M. Keyes?

N'avez-vous pas dit plus tôt qu'il était injuste de recourir à l'interfinancement, et n'est-ce pas exactement ce qui arrivera si l'on supprime les prix compensatoires?

M. Tellier: Comme vous le savez, monsieur Angus, si l'on s'en remet aux forces du marché pour fixer les prix, il se peut qu'on décide parfois d'acheminer des marchandises sur des lignes pour accroître les recettes, même si cela n'augmente pas les bénéfices. Là encore, pour employer le jargon approprié, on augmente ses liquidités, mais non sa rentabilité. En conséquence, il y a des cas où cette façon de faire est commercialement saine.

M. Angus: À première vue, j'ai l'impression qu'en faisant cela, on aura un train à composition mixte. En réalité, et surtout dans ma région, je reçois actuellement des plaintes au sujet du CN et du CP qui acheminent toutes les marchandises jusqu'à Québec, non pas dans le cadre d'un programme de transport ferroviaire d'hiver, mais en vue de détourner les céréales du port de Thunder Bay. Je ne veux pas entrer dans la question des tarifs en vigueur sur cette ligne, car l'endroit est mal choisi pour en parler. Pour en revenir à notre discussion, si vous offrez un prix non compensatoire à l'égard d'un train-bloc, n'allez-vous pas obliger d'autres expéditeurs à payer d'avantage au CN pour vous permettre de financer cette activité?

M. Yvon Masse (vice-président exécutif et chef de la Direction financière, Canadien National): Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais ajouter qu'il est souvent logique que la compagnie ferroviaire accepte un marché qui lui permet d'accumuler des liquidités en vue de défrayer ses charges fixes. En vertu de la réglementation actuelle relative aux prix minimums, la compagnie ferroviaire ne peut pas fixer un prix en fonction de coûts variables. Il se peut qu'un train exploité sur un embranchement ne soit pas suffisamment utilisé pour vous permettre de rémunérer les employés affectés au fonctionnement de ce train. Vous avez une obligation en tant que transporteur public.

[*Text*]

As you get the traffic offering, it will make sense to developing the business, help a customer to establish business and create cashflow so that in the long–term you are going to end up on that line having enough customers so you will have enough traffic density to make money on this facility.

The railway is the only mode that is singled out as not being capable of using a commercial approach in developing business in those terms.

Mr. Angus: It is also fair to say, and Mr. Keyes touched on this briefly, the situation in the airline industry provides a parallel where they don't have that floor, if you like, and we've seen what has happened. Collectively, they're 7% below the floor of compensatory rate, and they're in trouble.

Mr. Masse: What will happen, then, is that the market forces will be the eventual judge in those situations, and those managers who are operating in the transportation business will not survive. Our idea is to survive and create business for the main lines.

Mr. Angus: I think we are heading into a philosophical area. There are real towns and real people attached to both railway companies. If the scenario is that the survival of the fittest bears out, we are not just talking about 10,000 employees over three years, we are talking about a whole railroad and all those communities it serves. Is there not a role for governments to ensure that sometimes market forces not be allowed to fully express themselves in a country like ours?

• 1610

Mr. Tellier: Of course the government is there to promote and protect the public interest, but let me give you an example. A few years ago a coal producer in Alberta—I won't name the company—started having difficulties. As a result of negotiations with that producer, we brought our rates down three times in a row. This enabled the producer to turn his situation around, and today that producer is very healthy. He's producing about twice as much as he was when he came to us the first time.

I'm not arguing we should not have fully compensatory rates—this is what my colleague was saying—but there are cases where it makes good business sense either to give a break to a customer, a shipper, or to get revenues in order to increase our cashflow.

Mr. Angus: So you're saying that you need more flexibility than you have under the current act.

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Angus: Fair enough. On page 6 of your presentation, Mr. Tellier, you gave us an example. You say:

> We proposed a new mechanism to give one–time approval or denial of what we called "area network rationalization" where we would deal with multiple conveyances in a specific area as part of a package, over a short timetable.

I want to flip that around. Are you saying that at some point in time, whether it be CN, CP, or the Government of Canada, somebody has to decide what the basic minimum rail network should be?

[*Translation*]

Une fois qu'un service de transport est offert, il est logique d'exploiter le marché, d'aider un client à s'établir et à devenir rentable, de sorte qu'à la longue, on finira par avoir assez de clients qui utilisent cette ligne et par acheminer suffisamment de marchandises pour réaliser un profit.

Le chemin de fer est le seul mode de transport qui ne peut pas adopter une stratégie commerciale pour exploiter ainsi le marché.

M. Angus: Il faut dire également, et M. Keyes a brièvement abordé la question, que la situation se compare à celle du transport aérien où il n'existe pas de prix minimums, si vous voulez, avec les conséquences que nous savons. Dans l'ensemble, les compagnies aériennes sont à 7 p. 100 en–dessous du minimum du prix compensatoire et elles sont en difficulté.

M. Masse: Ce qui va se passer, dans ces conditions, c'est que les forces du marché finiront par l'emporter dans ces cas–là et les gestionnaires qui exploitent des entreprises de transport ne survivront pas. Nous voulons nous en sortir et trouver un marché pour nos lignes principales.

M. Angus: Nous nous lançons dans une discussion philosophique. Il y a des villes bien réelles et des gens en chair et en os qui dépendent des deux sociétés ferroviaires. Si le principe de la survie du plus fort s'applique, ce n'est pas simplement 10 000 employés qui disparaîtront en trois ans, mais tout un réseau ferroviaire ainsi que toutes les collectivités qu'il dessert. Les gouvernements ne doivent–ils pas intervenir pour infléchir légèrement les forces du marché dans un pays comme le nôtre?

M. Tellier: Bien sûr, le gouvernement est là pour promouvoir et protéger l'intérêt public, mais permettez–moi de vous citer un exemple. Il y a quelques années, un producteur de charbon de l'Alberta—je ne nommerai pas l'entreprise—s'est trouvé dans une situation financière difficile. Après certaines négociations avec l'entreprise, nous avons réduit nos prix à trois reprises, ce qui a permis à ce producteur de retomber sur ses pieds et aujourd'hui, l'entreprise est très saine. Il produit environ deux fois plus que lorsqu'il est venu nous voir la première fois.

Je ne prétends pas qu'il faille supprimer les prix compensatoires—comme l'a dit mon collègue—mais il y a des cas où il est logique, sur le plan commercial, d'accorder un répit à un client, à un expéditeur, ou de chercher à obtenir des recettes pour accroître nos liquidités.

M. Angus: Autrement dit, vous voulez jouir d'une plus grande marge de manoeuvre que ne vous en laisse la loi actuelle.

M. Tellier: En effet.

M. Angus: Je comprends. À la page 7 de votre mémoire, monsieur Tellier, vous nous citez un exemple. Le voici:

> Nous avons proposé un nouveau mécanisme prévoyant une seule approbation, ou un seul refus, pour les «demandes de rationalisation par secteur», lesquelles permettraient de traiter, globalement et dans des délais assez brefs, plusieurs cessions de lignes dans une région donnée.

Je vais prendre cet argument à rebours. Voulez–vous dire qu'à un moment donné, quelqu'un au CN, au CP ou au gouvernement du Canada devra décider ce que doit être le réseau ferroviaire minimum de base?

[*Texte*]

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Angus: So everybody would know what the rules are through some kind of public process.

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Angus: I want to get some comments from you on some of the other recommendations. Recommendation 16, foreign ownership limits, is on page 7 of the small booklet. When talking about this one we've tended to focus on the air side, but this is the one that would move foreign ownership from a maximum of 25% to a maximum of 49%. What is CN's position on that? What is the position of CN's shareholders on that?

Mr. Tellier: I don't know what the shareholders' position is, Mr. Chairman. If at one point in time the shareholders were to decide that CN should be privatized, which is one of the recommendations here, obviously one of the issues that would have to be addressed is what degree of foreign ownership if any should be allowed?

At this point in time we are not aware of any restrictions on foreign ownership of Canadian railroads. I stand to be corrected, but when we did our homework in reviewing the report of the NTA review commission, unlike in many other sectors. . .we are not aware of any restrictions.

Mr. Angus: We probably thought nobody was interested in buying any railroads.

Mr. Tellier: You may be right, there may be good reasons for that. So I think it would be difficult to conceive of a national railroad, or the two national railroads, being controlled by foreign interests. But I'm just raising the question. This is a question that would have to be addressed if the shareholders decide to proceed on that recommendation.

• 1615

Mr. Angus: Does CN itself have a position on the question of foreign ownership, of any degree, of either of the two railways?

Mr. Tellier: Not at this point in time, no, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Also, on recommendations 12 and 13, on page 7, addressing the common-user rail plant concept, I was quite interested to see this one surface from the review, given the general reaction to it that I've received when I've suggested it.

But I'd like to get CN's position on suggestions that (a) the minister conduct a comprehensive study of the feasibility of separating rail operations from the ownership and maintenance of rail plant, and (b) the minister and the agency explore the possibilities of making trackage in eastern Canada available for use by any rail carriers on a pilot project basis to test the common-user rail plant concept.

Mr. Tellier: We would be pleased to participate in such a study. Mr. Angus, this is a very interesting concept. Let me make a couple of points. First of all, the academic community—some people in universities and so on—have been promoting this concept for a while, as you know.

[*Traduction*]

M. Tellier: Oui.

M. Angus: Tout le monde connaîtrait les règles grâce à une sorte de processus de consultation publique.

M. Tellier: Oui.

M. Angus: J'aimerais connaître votre avis sur certaines autres recommandations. La recommandation 16, concernant la propriété étrangère, se trouve à la page 8 de la petite brochure. En discutant de cette recommandation, nous nous sommes surtout intéressés au transport aérien, mais elle aurait pour effet de faire passer la propriété étrangère d'un maximum de 25 p. 100 à un maximum de 49 p. 100. Quelle est la position du CN à ce sujet? Qu'en pensent les actionnaires du Canadien national?

M. Tellier: J'ignore ce qu'en pensent les actionnaires, monsieur le président. Si, un jour ou l'autre, ils décidaient que le CN doit être privatisé, comme le prévoit l'une des recommandations de ce rapport, il nous faudrait manifestement discuter, entre autres, du pourcentage d'actions pouvant appartenir le cas échéant, à des intérêts étrangers.

Pour le moment, il n'existe, à notre connaissance, aucune restriction visant la propriété étrangère des chemins de fer canadiens. Sauf erreur, lorsque nous avons procédé à l'étude du rapport de la Commission d'examen de la LTN, contrairement à bon nombre d'autres secteurs. . .aucune restriction n'existe, à notre connaissance, dans le secteur ferroviaire.

M. Angus: Nous pensions sans doute que personne ne voudrait acheter un chemin de fer.

M. Tellier: Vous avez peut-être raison, et cela peut se comprendre. C'est pourquoi je pense qu'il serait difficile de concevoir qu'une société ferroviaire nationale, ou nos deux sociétés, tombent sous contrôle étranger. Je soulève simplement la question. Il conviendra d'y revenir si les actionnaires décident de donner suite à cette recommandation.

M. Angus: Le CN a-t-il pris position au sujet de la propriété étrangère, quelle qu'elle soit, relativement à l'une ou l'autre des deux sociétés ferroviaires canadiennes?

M. Tellier: Pas pour le moment, monsieur le président.

M. Angus: Par ailleurs, en ce qui a trait aux recommandations 12 et 13, pages 7 et 8, lesquelles portent sur le principe de l'exploitation séparée de l'infrastructure et du transport, j'ai été surpris de voir cette recommandation formulée à la suite de l'examen, étant donné la réaction générale que j'avais suscitée en mettant ce principe de l'avant.

J'aimerais connaître la position du CN touchant les propositions suivantes: a) Que le ministre des Transports commande une étude exhaustive de la séparation des activités de transport et de la propriété et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, et b), que le ministre et l'Office explorent les possibilités de mettre des voies de l'est du Canada à la disposition de tout transporteur ferroviaire dans le cadre d'un projet pilote visant à éprouver l'idée d'une infrastructure ferroviaire commune à tous les usagers.

M. Tellier: Nous participerons volontiers à une telle étude. Monsieur Angus, il s'agit là d'une notion des plus intéressantes. Permettez-moi de faire une ou deux remarques. Tout d'abord, comme vous le savez, certains universitaires préconisent cette idée depuis un certain temps déjà.

[*Text*]

Secondly, you are aware that it's the case in Sweden; you're aware that the EEC is looking at the concept, and you're aware that this is one of the elements underlying the privatization of British Rail and in their white paper the British are making that distinction, and so on. In Europe, in the case of the EEC, the reason it wants to do this is to promote competition, which does not exist in most of the countries, as you know. We don't have this problem in Canada.

Let me just mention a certain number of questions. I'm not going to take the time of the committee by going into each and every one, but we have done a bit of work on this subject, and because it's a complex issue let me just table some of the questions. Who would own what, so who would own the roadbed?

Mr. Angus: I certainly have a good answer for that question.

Mr. Tellier: Would it be government-owned versus private-owned? Would it be trackage only, or would train control also be included? What about terminals? How would the railway operate—i.e., what would the rules of operation be, exactly? On the question of safety, would we allow new entrants into that business of running a rail network? On the question of pricing and regulation, would it be cheaper? Would we subsidize the roadbed, and if so, to what extent? Would the customers be better served?

Then there are a certain number of issues, such as the transborder issues, and whether we would give U.S. carriers access to Canada, but not the reverse, and so on.

So I'm not arguing the case in favour or against. I'm just saying we would be glad to participate in this study.

I must say that within the corporation—and I'm not a railroader and therefore I don't have strong views on this issue—there are the railroaders, like Mr. McBain here, who has been in that business all his life, or Mr. Masse, who have a very healthy degree of skepticism that it could work.

The Chairman: Gentlemen, I think we have about five minutes left for the vote, so I'm going to suggest that we take a recess now and return after the vote is held. If you'll bear with us, Mr. Tellier, as soon as we vote, we will return.

• 1619

• 1642

The Chairman: I would ask you to resume your places. We'll start the proceedings once again.

Mr. Angus, you have about five minutes left in your time allotment, so I would invite you to proceed.

Mr. Angus: Mr. Tellier, so that I can respond to your comments before the bells, I think the questions you raise are legitimate ones that have to be answered and should be part of any study. Some of them require philosophical answers and some of them technical answers, and so be it.

[*Translation*]

En second lieu, vous savez qu'il en est ainsi en Suède. Vous savez que la CEE examine ce principe et que c'est l'un des éléments qui sous-tendent la privatisation du réseau férroviaire de Grande-Bretagne et que, dans leur livre blanc, les Britanniques font cette distinction, etc. En Europe, la CEE veut établir ce système pour favoriser la concurrence qui n'existe pas dans la plupart des pays, comme vous le savez. La situation est différente au Canada.

Permettez-moi d'aborder un certain nombre de points. Je ne veux pas abuser du temps du comité en traitant chacun en détail, mais nous avons examiné un peu cette question et, compte tenu de sa complexité, permettez-moi de poser quelques questions. Comment se partagera-t-on la propriété de cette infrastructure commune; à qui appartiendra l'emprise du chemin de fer?

M. Angus: J'ai une très bonne réponse à cette question.

M. Tellier: Sera-ce le secteur public ou le secteur privé? S'agira-t-il simplement des voies ou également des activités de contrôle des trains? Et les gares? Selon quelles règles le chemin de fer fonctionnera-t-il—c'est-à-dire, quelles seront exactement les règles d'exploitation? En ce qui a trait à la sécurité, permettrons-nous à de nouvelles entreprises de se lancer dans la secteur ferroviaire? Pour ce qui est des prix et de la réglementation, cela coûtera-t-il moins cher? Devrons-nous subventionner les assises de la voie ferrée et, le cas échéant, dans quelle mesure? Les clients seront-ils mieux servis?

Il faut également tenir compte d'un certain nombre de problèmes, comme le trafic transfrontalier, et se demander si nous donnerons aux transporteurs américains accès au Canada, mais pas l'inverse, etc. . .

Je ne défends donc ni le pour ni le contre. Je dis simplement que nous participerons volontiers à cette étude.

Je dois dire que, dans notre société—et n'étant pas un spécialiste des chemins de fer, je n'ai pas une opinion définitive sur cette question—il y a les employés de carrière, comme M. McBain qui a travaillé toute sa vie dans les chemins de fer, ou M. Masse, qui sont très sceptiques quant à la réussite d'un tel système.

Le président: Messieurs, il nous reste cinq minutes avant le vote et je propose donc de suspendre la séance maintenant et de revenir dès que le vote sera terminé. Je vous demande de patienter, monsieur Tellier, car nous reviendrons tout de suite après.

Le président: Je vous demanderais de reprendre vos places. Nous continuons nos délibérations.

Monsieur Angus, il reste cinq minutes de votre temps de parole et nous vous écoutons.

M. Angus: Monsieur Tellier, pour pouvoir répondre aux observations que vous faisiez juste avant que la cloche sonne, je pense que les questions que vous soulevez sont valables, qu'elles méritent une réponse et devront donc être abordées dans n'importe quelle étude. Il s'agit dans certains cas de questions de principe, mais dans d'autres, elles requièrent des réponses d'ordre technique, un point c'est tout.

[*Texte*]

On page 12, recommendation number 33 recommends excluding the reference to regional development as an element of transportation policy. I can remember the very lengthy debate in this room, with this committee, because it was not in the original act. We struggled with it and decided that yes, it was appropriate to put it in. Does CN support its removal?

Mr. Tellier: Yes, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Can you explain why?

Mr. Tellier: Because we think it is in the public interest. There are many ways to define public interest. One must not forget that it is very much in the public interest to have efficient railroads that are part of an efficient transportation sector. As a result, if the government thinks it is in the public interest—i.e., in promoting regional development—to have a rail line, the government should, using a means other than the National Transportation Act, provide for this.

• 1645

We are not challenging the notion that there may be parts of the country where you're going to have a rail line that is part of a regional development policy. What we are saying is that we agree 100% with the commissioners, and if it is the case, it should be described accordingly and somebody other than the railroad should be picking up the tab.

Mr. Angus: Does that tie into your earlier answer about the need for somebody to define what the national rail network should look like?

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Angus: Okay.

There are two other areas I want to touch on. First, and this is more for information purposes, in terms of CN's operation, what percentage of your revenue comes from multimodal?

Mr. Tellier: It's very high. In 1992 our revenues were $3.5 billion, and intermodal represented close to a billion dollars.

Mr. Angus: How do you define multimodal?

Mr. Tellier: Multimodal is when you use more than just a car on tracks to move all the traffic. So it could be from a container on a ship, to a truck, to a train, back to a truck or what have you. When you have more than a single mode, we define that as intermodal.

Mr. Angus: So around 30% of your traffic can be classified as multimodal.

Mr. Tellier: Yes, and it is the growing part of our business.

Mr. Angus: Can you separate the multimodal that is totally controlled by CN from that which is incidental, where you just happen to be the rail carrier?

Mr. Masse: Perhaps a quarter of that business we get from highway carriers who are using our railway to connect their terminal road haul.

[*Traduction*]

La recommandation numéro 33, page 14, vise à retirer la mention du développement régional comme élément de la politique des transports. Je me souviens de la très longue discussion que cette question a suscitée au sein de notre comité, dans cette salle, car cette mention ne se trouvait pas dans la loi initiale. Après bien des discussions, nous avons décidé qu'il convenait de l'y inclure. Le CN approuve-t-il le retrait de cette mention?

M. Tellier: Oui, monsieur le président.

M. Angus: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

M. Tellier: Parce que cela sert l'intérêt public, d'après nous. Il y a bien des façons de définir cette notion. Il ne faut pas oublier que, dans l'intérêt public, nous devons avoir des chemins de fer efficaces qui font partie d'un secteur des transports efficace. En conséquence, si le gouvernement juge qu'il est dans l'intérêt public—c'est-à-dire, pour favoriser le développement régional—d'exploiter une ligne ferroviaire, il doit le faire autrement que par le biais de la Loi sur les transports nationaux.

Nous ne contestons pas le principe voulant que, dans certaines régions du pays, le chemin de fer fasse partie intégrante d'une politique de développement régional. Nous disons simplement que nous appuyons sans réserve la recommandation des commissaires et, si c'est le cas, il faut l'indiquer en conséquence et quelqu'un d'autre que la société ferroviaire doit payer la note.

M. Angus: Y a-t-il un rapport entre cette observation et votre réponse précédente au sujet de la nécessité de définir en quoi doit consister un réseau ferroviaire national?

M. Tellier: Oui.

M. Angus: Très bien.

J'aimerais aborder deux autres sujets. Tout d'abord, à titre d'information, j'aimerais savoir quelle proportion de vos recettes proviennent du transport multimodal, dans le cadre des activités du CN?

M. Tellier: Une forte porportion. En 1992, nos recettes ont atteint 3,5 milliards de dollars et le transport intermodal a compté pour près de 1 milliard de dollars.

M. Angus: Comment définissez-vous le transport multimodal?

M. Tellier: On parle de transport multimodal lorsqu'on utilise autre chose qu'une voiture sur des rails pour assurer le transport. Il peut donc s'agir d'un conteneur à bord d'un navire, lequel est transbordé sur un camion, puis sur un train, de nouveau sur un camion et ainsi de suite. Lorsque plusieurs modes de transport sont utilisés, on parle de transport intermodal.

M. Angus: Vous dites donc qu'environ 30 p. 100 de votre trafic se fait par transport multimodal.

M. Tellier: Oui, et ce secteur de nos activités est en pleine expansion.

M. Angus: Pouvez-vous faire une distinction entre les activités multimodales entièrement contrôlées par le CN et celles dont vous vous occupez de façon accessoire, c'est-à-dire lorsque vous jouez simplement le rôle de transporteur ferroviaire.

M. Masse: Je dirais que 25 p. 100 de ce marché proviennent des transporteurs routiers qui utilisent notre société ferroviaire pour acheminer leurs marchandises jusqu'à leur terminus.

[*Text*]

Mr. Angus: That's 25% of $1 billion?

Mr. Masse: Yes, that is right.

Mr. Angus: Okay. I want to go back to the report. On page 10 there's a whole section on competitive line rates. Does CN support this particular recommendation? Can you walk the committee through what this recommendation really means in the real world? What will it do to shippers? What will it do to CN? It's recommendation number 26. I realize that we're working from different documents.

Mr. Tellier: The short answer is that we don't support competitive line rates.

Mr. Angus: So you disagree with the commission when they suggest we retain them?

Mr. Tellier: Serge will take over and explain the reality as opposed to what there is in the act and so on.

Mr. Serge Cantin (General Solicitor, Canadian National Railway): Competitive line rates were introduced in the 1987 legislation. It's a way to short haul a railway, otherwise the traffic would travel the long haul on its own railway. You will recall that ever since the three letters were mentioned, the railway has been opposed to this concept.

Now it is in the legislation. Notwithstanding the fact that we don't agree with the concept of CLR, if we have to live with it, the recommendation that instead of having a prorated mileage an intramodal competition rate would be the standard—in our opinion that would limit the scope of application of the CLR, and provided our caveat is kept in mind, I think that would be acceptable.

Mr. Angus: So in the eyes of CN, (a) through (f) of recommendation 26 are actually designed to weaken the CLR.

• 1650

Mr. Cantin: In the eyes of CN, they make the CLR concept more acceptable, if I can use that expression.

Mr. Angus: Based on the experience of the last five years, does CN still have the same degree of opposition to competitive line rates that you had back in 1987?

Mr. Masse: We sure do. There has not been any specific example of its application. We know for a fact that when our marketing people get to negotiate the rates for customers, and the customers can say what their options are, that does influence the rate we're capable of obtaining to carry the business.

Mr. Angus: If we were to recommend elimination of the clause, you'd be happy?

Mr. Masse: Yes.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I understand that our mandate is not to do the report all over again, so I'd like to know specifically which recommendations—and you started on the CLRs—you agree with or disagree with in the report. Also, what changes would you like to see made?

Mr. Cantin: The first recommendation of 26.(a) would be acceptable, with this new concept of intramodal competition. Then 26.(b), provided the same caveat with respect to 26.(a) applied, would make it acceptable. The proposal to exclude all

[*Translation*]

M. Angus: Et cela représente 25 p. 100 de 1 milliard de dollars?

M. Masse: Oui, c'est exact.

M. Angus: Très bien. Je voudrais revenir maintenant au rapport. À la page 11, une section entière est consacrée aux prix de ligne concurrentiels. Le CN appuie–t–il cette recommandation? Pouvez–vous expliquer au comité ce qu'elle signifie sur le plan pratique? Quelle incidence aura–t–elle sur les expéditeurs? Ou sur le CN? Il s'agit de la recommandation numéro 26. Je m'aperçois que nous ne consultons pas les mêmes documents.

M. Tellier: La réponse est simple: nous ne somes pas favorables aux prix de ligne concurrentiels.

M. Angus: Vous n'êtes donc pas d'accord avec la commission qui propose de les maintenir?

M. Tellier: Serge vous expliquera la situation concrète, par rapport à ce qui se trouve dans la loi.

M. Serge Cantin (avocat général, Chemins de fer nationaux du Canada): Les prix de ligne concurrentiels ont été adoptés en vertu de la loi de 1987. C'est une façon de parcourir de courtes distances par voie ferée, autrement les marchandises seraient acheminées sur de longues distances par la même compagnie ferroviaire. Vous vous souvenez sans doute que, depuis la première fois que l'on a parlé de ce sigle de trois lettres, notre société s'est opposée à ce principe.

Il se trouve désormais dans la loi. Même si nous rejetons le principe des PLC, si nous devons nous en accommoder, nous serions prêts à accepter, à condition que l'on tienne compte de notre mise en garde, que le prix concurrentiel intramodal devienne la norme au lieu du prix calculé en fonction de la distance—ce qui, à notre avis, limiterait la portée de l'application des PLC.

M. Angus: De l'avis du CN, les paragraphes a) à f) de la recommandation 26 visent donc à atténuer l'incidence des PLC.

M. Cantin: De l'avis du CN, cette recommandation rend le principe des PLC plus acceptable, si je puis dire.

M. Angus: D'après l'expérience des cinq dernières années, le CN s'oppose–t–il toujours aux prix de lignes concurrentiels avec autant de véhémence qu'en 1987?

M. Masse: Sans aucun doute. Il n'y a pas eu d'exemple précis de l'application du principe. Nous savons que, lorsque nos agents commerciaux négocient les prix pour les clients, lesquels peuvent faire part de leurs options, cela influe sur le prix que nous sommes en mesure d'obtenir pour acheminer les marchandises.

M. Angus: Si nous recommandions de supprimer cette disposition, seriez–vous satisfaits?

M. Masse: Oui.

M. Atkinson (St. Catharines): Nous n'avons pas pour mandat de remanier entièrement le rapport et j'aimerais donc savoir exactement quelles recommandations—vous avez commencé par les PLC—vous approuvez ou rejetez. En outre, quelles modifications souhaitez–vous voir apporter à ce rapport?

M. Cantin: Le paragraphe a) de la recommandation numéro 26, qui porte sur le nouveau principe de la concurrence intramodale, nous paraît acceptable. Nous pourrions également accepter l'alinéa b), à condition d'y appliquer la même réserve

[*Texte*]

intermodal traffic is acceptable. The recommendation on the possibility of having a CLR at both ends of the movement we cannot accept. Recommendation 26 with respect to moving from a maximum of one year to three years is acceptable on the basis of demonstrable need. With respect to the line carrier or the invading railway providing the equipment, we are in favour.

So our major problem would be 26.(d) with respect to the potential for CLR at both ends of the movement.

Mr. Atkinson: In terms of the whole report, which recommendations do you disagree with or agree with? What would you change?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, I can go through this very quickly.

Recommendation 1 we support.

On recommendation 2 we have no comment; it's basically air safety.

Recommendation 3 we strongly endorse, on transportation safety rail.

Recommendation 4 on trucking safety is again related. We strongly endorse it.

Recommendation 5 is basically a working group on regulation and so on, on trucking; we strongly endorse that.

Recommendation 6 on the environment is a very sound recommendation.

Recommendation 7 on—

Mr. Keyes: Excuse me. Are we going to go through all 40, or can we just have the ones you don't agree with? Maybe that's a shorter list.

Mr. Atkinson: It will be on the record this way. We can go back and look at the record and our researchers can do that.

Mr. Keyes: I agree with you, but just say the ones you don't agree with. We'll probably just have two or three of those.

Mr. Tellier: I'm in your hands, Mr.—

Mr. Atkinson: I think you're doing fine, Mr. Tellier.

Mr. Tellier: Recommendation 7, which is on highway carriers, we endorse.

Recommendation 8 on planned rationalization we strongly endorse. It's a long recommendation with many sub–items.

Correct me if I'm wrong, Serge, as we proceed.

[*Traduction*]

qu'à l'égard de l'alinéa a). La proposition visant à exclure tout le trafic intermodal est acceptable. Par contre, nous ne pouvons pas accepter la recommandation relative à la possibilité d'établir des PLC pour le point d'origine et pour le point de destination. L'élément de la recommandation numéro 26 visant à prévoir une période pouvant aller jusqu'à trois ans, au lieu de un an, nous paraît acceptable si l'on peut prouver l'existence d'un besoin. Quant au dernier élément de la recommandation, à savoir que le transporteur auquel le PLC est imposé n'est pas tenu de fournir le matériel roulant, nous l'approuvons.

C'est donc principalement à l'alinéa d) de la recommandation 26, concernant la possibilité d'établir des PLC au point d'origine et au point de destination des marchandises, que nous nous opposons.

M. Atkinson: Si vous considérez l'ensemble du rapport, quelles recommandations approuvez–vous ou rejetez–vous? Que souhaitez–vous modifier?

M. Tellier: Monsieur le président, je peux passer le rapport en revue très rapidement.

Nous appuyons la recommandation numéro 1.

Nous n'avons aucun commentaire à faire sur la recommandation numéro 2 qui porte essentiellement sur la sécurité des transports aériens.

Nous appuyons énergiquement la recommandation numéro 3 concernant la sécurité du transport ferroviaire.

La recommandation numéro 4 porte sur la sécurité du transport routier, en rapport avec les précédentes et nous l'appuyons sans réserve.

La recommandation numéro 5 prévoit en gros la création d'un groupe de travail sur la réglementation, etc, en matière de transport routier; nous appuyons fermement cette recommandation.

La recommandation numéro 6 sur l'environnement est très valable.

Quant à la recommandation numéro 7, . . .

M. Keyes: Veuillez m'excuser. Allez–vous passer les 40 recommandations en revue, ou pourriez–vous nous indiquer uniquement celles que vous désapprouvez? Ce serait peut–être plus rapide.

M. Atkinson: De cette façon, le compte–rendu en fera état. Nous pourrons nous y reporter et faire établir la liste par nos attachés de recherche.

M. Keyes: Je suis d'accord avec vous, mais indiquez–nous simplement les recommandations que vous n'approuvez pas. Il y en aura sans doute deux ou trois à peine.

M. Tellier: Je m'en remets à vous, monsieur. . .

M. Atkinson: Vous vous tirez très bien d'affaire, monsieur Tellier.

M. Tellier: Nous appuyons la recommandation numéro 7, qui porte sur le transport routier.

Nous appuyons sans réserve la recommandation numéro 8 sur la rationalisation planifiée. C'est une longue recommandation qui comporte de nombreux paragraphes.

Veuillez me corriger si je me trompe, Serge, je vous prie.

[*Text*]

Number 9 again we endorse. Recommendation 10 we endorse.

Mr. Atkinson: Remember, it's my nickel here.

Mr. Tellier: Recommendation 11, which is to streamline the process for short–line railroads, we endorse with enthusiasm. Recommendation 11 is track–sharing. We agree that this should be examined.

• 1655

Common use of rail plant: again, we would be glad to participate in any study on this.

On 13, Mr. Atkinson, we disagree. Number 13 has to do with the recommendation that the minister ask the agency to explore the possibility of basically common trackage in eastern Canada on a pilot project basis. We think this is premature. We say this because we are examining this in conjunction with CP and we don't think it should be proceeded with at this time.

Recommendation 14, on intermodal transport, we fully support.

On trucking, we endorse the fitness test, obviously.

On air, foreign ownership limits, no comment. This is recommendation 16 up to 24 inclusive. It's all air.

Coming back to rail, recommendation 25, confidential contracts, we endorse.

We have just discussed with Mr. Angus the question of competitive line rates, under recommendation 26. As it has been described, we agree with some paragraphs, disagree with others.

On recommendation 27, which is on final offer arbitration, this is one where we disagree. You will recall this is the provision under the National Transportation Act where a final offer could go to arbitration, in terms of rates and so on. We are aware of only one case on this. We are opposed to this notion. We think rates should be established by negotiations between the shipper and the carrier. Therefore we would basically not endorse that recommendation.

Mr. Atkinson: It's only been used once, you say. By your company?

Mr. Cantin: This is correct, for a full FOA process. In its entirety it has been used only once against our company. In this case it is in the Federal Court of Appeal right now.

Mr. Atkinson: What's the basis of the appeal?

Mr. Cantin: Non–compensatory rate selected by the arbitrator.

Mr. Atkinson: It's based on the rate. Mis–application of the facts?

[*Translation*]

Nous appuyons également les recommandations 9 et 10.

M. Atkinson: N'oubliez pas que ce sont mes intérêts qui sont en jeu.

M. Tellier: Nous appuyons avec enthousiasme la recommandation numéro 11, visant à rationaliser le processus de cession des lignes courtes. La recommandation numéro 11 porte sur la mise en commun des voies. Nous convenons que cette question mérite d'être examinée.

Mise en commun des voies :encore une fois, nous serions heureux de participer à toute étude portant sur ce sujet.

Nous ne sommes pas d'accord sur la recommandation 13, monsieur Atkinson. On y recommande que le ministre demande à l'Office d'explorer la possibilité de mettre en commun des voies de l'est du Canada dans le cadre d'un projet pilote. Nous pensons que c'est prématuré parce que nous étudions la question conjointement avec le CP et nous ne croyons pas qu'il faille aller de l'avant à l'heure actuelle.

Nous appuyons intégralement la recommandation 14 portant sur le transport intermodal.

Quant au camionnage, nous appuyons évidemment le critère d'aptitude.

Quant au transport aérien, aux restrictions imposées à la propriété étrangère, nous n'avons aucun commentaire. Ce sont les recommandations 16 à 24 inclusivement qui portent toutes sur le transport aérien.

Pour revenir au transport ferroviaire, nous appuyons la recommandation 25 concernant les contrats confidentiels.

Nous venons tout juste de parler avec M. Angus de la question des prix de ligne concurrentiels, objet de la recommandation 26. Comme nous l'avons dit, nous sommes d'accord sur certains paragraphes, mais non sur d'autres.

Quant à la recommandation 27, qui porte sur l'arbitrage des propositions finales, voilà une mesure que nous n'approuvons pas. pas d'accord. Vous vous souviendrez qu'il s'agit de la disposition de la Loi sur les transports nationaux en vertu de laquelle une proposition finale peut être envoyée à l'arbitrage, en ce qui concerne les tarifs, etc. Nous n'avons connaissance que d'un seul cas portant sur ce sujet. Nous nous opposons à cette notion. Nous sommes d'avis que les tarifs devraient être négociés par l'expéditeur et le transporteur. En conséquence, nous n'appuyons pas en principe cette recommandation.

M. Atkinson: Vous dites qu'on y a eu recours une seule fois. Par votre société?

M. Cantin: C'est exact, pour l'arbitrage amplet des propositions finales. Cette disposition n'a été utilisée qu'une seule fois dans son intégralité, contre notre société. Cette affaire est actuellement devant la Cour d'appel fédérale.

M. Atkinson: Quel est le fondement de l'appel?

M. Cantin: Un prix non compensatoire choisi par l'arbitre.

M. Atkinson: L'appel est fondé sur le prix. S'agit–il d'une application erronée des faits?

[*Texte*]

Mr. Cantin: No, there's been a proposal where in fact the shipper has proposed what we consider to be a non–compensatory rate, and of course our proposal was on the table and the arbitrator has selected a non–compensatory rate, contrary to section 112 of the NTA.

Mr. Atkinson: A mistake of law, then.

Mr. Cantin: That's correct.

Mr. Atkinson: Who's appealing it?

Mr. Cantin: CN is appealing it.

Mr. Atkinson: Major league baseball doesn't like it either.

Mr. Cantin: Just throwing the ball.

Mr. Tellier: On recommendation 29, shipping conferences, we don't have any comment.

On recommendation 30, again in relation to shipping conferences, no comment.

On recommendation 31, which again has to do with shippers' conferences, no comment. We don't understand exactly what is meant there by 31.

On recommendation 32, which is northern resupply, no comment.

On recommendation 33, regional development, we have already discussed that. We strongly endorse the elimination of the concept of regional development in the definition of ''public interest'' in the NTA.

Recommendations 34 and 35, on subsidies, we support.

Recommendation 36 has to do with cutting excess infrastructure. We endorse that recommendation.

Recommendation 37, which is again on infrastructure, we endorse.

• 1700

Recommendation 38, on taxes, we fully endorse. It is basically CN's views that have been endorsed to a large extent, in terms of a level playing field in taxation. Canadian railroads are overtaxed as compared with their U.S. counterparts by about $225 million.

Recommendation 39, on CN Rail privatization: it is basically for the shareholder to decide.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Keyes: That's an artful dodge. We'll get around to that in a minute.

Mr. Tellier: On the national policy for transportation, we fully endorse recommendation 40.

Recommendation 41, which is on the regulatory framework and competition, we fully endorse.

Recommendation 42, again on the framework and foreign investment, we endorse.

[*Traduction*]

M. Cantin: Non, un expéditeur avait proposé ce que nous considérons être un prix non compensatoire et, évidement, nous avions soumis notre proposition, mais l'arbitre a choisi un prix non compensatoire, ce qui est contrevient à l'article 112 de la LTN.

M. Atkinson: Il s'agit donc d'une erreur de droit.

M. Cantin: C'est exact.

M. Atkinson: Qui fait appel?

M. Cantin: Le CN a interjeté appel.

M. Atkinson: La ligue de baseball majeure n'aime pas cela non plus.

M. Cantin: C'est juste une blague.

M. Tellier: Nous n'avons aucun commentaire à faire sur la recommandation 29 portant sur les conférences maritimes.

Pour ce qui est de la recommandation 30, concernant également les conférences maritimes, nous n'avons aucun commentaire, à faire.

Aucun commentaire à propos de la recommandation 31 qui traite toujours des conférences maritimes. Nous ne comprenons pas très bien ce qu'elle signifie.

Aucun commentaire non plus à propos de la recommandation 32 traitant des approvisionnements dans le nord.

Quant à la recommandation 33, touchant le développement régional, nous en avons déjà parlé. Nous appuyons sans réserve la suppression du concept de développement régional dans la définition de «l'intérêt public» donnée dans la LTN.

Nous sommes en faveur des recommandations 34 et 35 portant sur les subventions.

La recommandation 36 concerne la réduction de l'infrastructure excédentaire. Nous appuyons cette recommandation.

Nous appuyons également la recommandation 37 qui concerne également l'infrastructure.

Nous appuyons pleinement la recommandation 38 portant sur la fiscalité. Ce sont, dans une large mesure, les points de vue du CN qui ont été appuyés, eu égard aux règles de jeu équitables en matière de fiscalité. Les sociétés ferroviaires canadiennes sont surtaxées comparativement à leurs homologues américaines, à hauteur de 225 millions de dollars environ.

Quant à la privatisation des Chemins de fer nationaux du Canada objet de la recommandation 39, c'est à l'actionnaire qu'il incombe de décider, dans le fond.

Des voix: Oh, oh!

M. Keyes: Il s'agit d'un subterfuge judicieux. Nous y reviendrons dans quelques instants.

M. Tellier: Pour ce qui est de la politique nationale en matière de transport, nous appuyons intégralement la recommandation 40.

Il en va de même pour la recommandation 41 relative au cadre réglementaire et à la concurrence.

Quant à la recommandation 42, qui traite également du cadre réglementaire et des investissements étrangers, nous l'appuyons.

[*Text*]

Recommendation 43, annual reviews of the agency, we fully endorse. No comment on recommendation 44, which is on adjudication.

On public investigations by the National Transportation Agency, Mr. Atkinson, we object to the first part of the recommendation, because we think these investigations will be too open–ended and costly and therefore unmanageable.

Mr. Keyes: That was recommendation 45?

Mr. Tellier: Yes, this is recommendation 45, on public investigations by the NTA.

On recommendations 46 to 51, which have to do with the enforcement powers of the NTA, we don't have any comment.

On recommendation 52, on the openness of the process, yes, we endorse this.

On recommendation 53, we have no objection, basically, to the public release of information.

On recommendation 54, reviewing the mandate and structure of the NTA, we endorse that.

Finally, an independent evaluation of the agency, we would support that and we would be glad to be consulted.

Recommendation 56 is that provision be made for joint–hearing boards. Do we support that?

Mr. Cantin: Yes, we do support it on an experimental basis, bearing in mind that the purpose is to reduce delays and not increase delays.

Mr. Atkinson: Then are there any specific recommendations you would like to see included but weren't included in the report?

Mr. Cantin: Certainly one would be the CN proposal on area network rationalization, because the process right now provides for a piecemeal approach: you convey, you abandon... It is a very fractioned process. In certain areas of the country you may have various interests at stake—CN, CP, a short line, an industry with a private siding; Ontario could have an interest. So a package could be put to the agency and it would be a go or no–go, because this involves very delicate negotiations with all the parties with a stake. We think this would be a tremendous vehicle to speed up the process, one where everyone could have a piece of the action.

Mr. Atkinson: And that one is the specific recommendation.

Mr. Cantin: That's correct. My reading of the report is that the review commission came that close to accepting it, but for whatever reason, it is not there.

There is another one. We have strongly advocated an exemption process. In other words, when you have a mature market segment and there is a lot of competition, there is no need for regulations like CLR or final offer arbitration. This would be very much modelled on the Staggers Act provision, where if you have a mature market, with no need for regulations, you have a process by the agency whereby you exempt that segment for the future, and it is finished.

[*Translation*]

Il en va de même pour la recommandation 43 relative aux examens annuels de l'Office. Aucun commentaire à propos de la recommandation 44 qui traite des pouvoirs d'arbitrage.

Au sujet des enquêtes publiques effectuées par l'Office national des transports, monsieur Atkinson, nous nous opposons à la première partie de la recommandation, car nous sommes d'avis que de telles enquêtes seront interminables, et coûteuses et donc difficiles à gérer.

M. Keyes: S'agissait–il de la recommandation 45?

M. Tellier: Oui, de la recommandation 45 portant sur les enquêtes publiques effectuées par l'ONT.

Nous n'avons aucun commentaire à faire au sujet des recommandations 46 à 51 ayant trait au contrôle d'application par l'ONT.

Nous appuyons la recommandation 52 touchant la transparence du processus.

Nous n'avons essentiellement aucune objection à propos de la recommandation 53 concernant la communication des renseignements au public.

Nous sommes en faveur de la recommandation 54 visant à examiner le mandat et la structure de l'Office.

Enfin, nous appuiyons une évaluation indépendante de l'Office et nous serions heureux d'être consultés.

La recommandation 56 consiste à prévoir des commissions mixtes. Sommes–nous en faveur de cela?

M. Cantin: Oui, nous appuyons cette recommandation à titre d'essai, une base expérimentale, en gardant à l'esprit qu'elle a pour but de réduire les retards et non de les augmenter.

M. Atkinson: Y a–t–il donc des recommandations précises que vous aimeriez inclure dans le rapport, mais qui n'y figurent pas?

M. Cantin: La première serait assurément la proposition du CN concernant la demande de rationalisation par secteur, car le processus actuel prévoit une approche décousue: cession, abandon... c'est un processus très fractionné. Dans certaines régions du pays, des intérêts divers peuvent entrer en jeu—le CN, le CP, un exploitant de ligne courte, une industrie ayant une voie de garage privée; l'Ontario pourrait avoir un intérêt. On pourrait donc présenter à l'Office une proposition d'ensemble qui serait à prendre ou à laisser, car cela nécessite des négociations très délicates avec toutes les parties concernées. A notre avis, ce serait un mécanisme formidable pour accélérer le processus et tout le monde pourrait y participer.

M. Atkinson: Et il s'agit là de la recommandation précise.

M. Cantin: C'est exact. D'après ce que j'ai pu lire dans le rapport, la Commission d'examen est venue très près de l'accepter, mais pour une raison quelconque, elle n'y figure pas.

Il y a une autre recommandation. Nous avons fortement préconisé un processus d'exemption. Autrement dit, lorsqu'il y a un segment de marché établi assorti d'une vive concurrence, il n'est pas nécessaire d'avoir des règlements comme les prix de lignes concurrentiels ou l'arbitrage des offres finales. On pourrait largement prendre exemple sur la disposition de la Loi dite Staggers Act, prévoyant qu'en présence d'un marché établi où la réglementation est inutile, ou dispose d'un processus permettant à l'Office d'exempter ce segment pour l'avenir, un point c'est tout.

[*Texte*]

• 1705

Mr. Atkinson: To go on to philosophy—and the other two questioners asked you about it—my reading of the report indicates that revenues aren't going to increase for railways in the foreseeable future, to a large extent; expenses are going to have to be cut, and it seems as if it's on the order of $470 million. We're talking about regulation or competition as a philosophy, but it seems as if the very survival of one railway is going to be a consideration. Why are we talking about regulation or competition and so on when we have this problem in the industry?

Mr. Cantin: We do not deny that in certain instances there is a need for regulations. For example, on the safety side there is no doubt about it being in the public interest. But when we're coming on the economic side of things, I think we've been striving for a level playing field and trying to remove as many obstacles as we can so negotiated proposals will be on the table. But at the same time, I think our reading of the situation is that everyone is still asking for strong intramodal and intermodal competition as well. I think this is the main philosophy, if we're talking about philosophy. I'm more of a legal mind than a philosopher, but this is the perception we have.

Mr. Atkinson: But are you going to survive? With the competition, as was mentioned, the expenses have to be cut so drastically, and the survival of one railway... Is it going to survive?

Mr. Cantin: My colleagues are more qualified to comment on this than I am.

Mr. Tellier: What we are saying is this. If we are allowed, in our case by the shareholder and the regulator, to do what we think should be done, yes, CN could have a bright future. As a matter of fact, we're convinced of this.

In short, what is the game plan? First, you have to work on both sides: on the cost side, on the revenue side. On the cost side, we have to address our cost structure and take maybe as much as $600 million or $650 million a year out of that cost structure, the way we do business. How do we do that? About 52% of your operating costs is labour. So you have to reduce your labour force.

Secondly, we have to develop a new partnership with the unions. And I'm very pleased so far. I've had three meetings with all the unions and these meetings are improving all the time. Their reaction is very responsible. You have to address the work practices to see how we can get increased productivity.

Thirdly, as we've discussed, we have to address the network. We have too many miles of track where we're losing too much money. We have to address this.

Then if you move to the revenue side, we have to be far more aggressive in trying to gain back, retrieve, some business we have lost to trucks over the last thirty years. Just keep in mind, today the railroads have less than 30% of the revenues. Thirty years ago it was the reverse. So we have to be far more aggressive about using intermodal and so on. I think if we are allowed to do that, to get in and out of business, to exit when we think we have to, and so on, and we run that railroad strictly

[*Traduction*]

M. Atkinson: Pour aborder l'aspect philosophique—, et les deux autres questionneurs vous ont interrogé à ce sujet—, le rapport semble indiquer que les recettes des sociétés ferroviaires n'augmenteront pas beaucoup dans un avenir prévisible; il faudra donc réduire les dépenses et il semblerait que cette réduction soit de l'ordre de 470 millions de dollars. Nous parlons de la réglementation ou de la concurrence comme il s'agissait d'un point de philosophie, mais il me semble qu'il faudra tenir compte de la survie d'une société ferroviaire. Pourquoi parlons-nous de réglementation ou de concurrence, entre autres, alors que l'industrie connaît un tel problème?

M. Cantin: Nous ne nions pas qu'il faille réglementer dans certains cas. Par exemple, en ce qui concerne la sécurité, il ne fait aucun doute qu'une réglementation dans l'intérêt public. Mais lorsqu'on aborde l'aspect économique des choses, il faut viser à obtenir des règles de jeu équitables et essayer d'éliminer autant d'obstacles que possible afin de pouvoir soumettre des propositions à négocier. Par la même occasion, nous pensons que tout le monde réclame encore une vive concurrence intramodale et intermodale. Si nous parlons philosophie, c'est là le principe primordial. Je suis davantage porté sur le côté juridique que sur la philosophie, mais c'est la perception que nous avons.

M. Atkinson: Mais allez-vous survivre? Avec la concurrence, comme on l'a dit, il faudra réduire les dépenses de façon si draconienne, et la survie d'une société ferroviaire... Survivra-t-elle?

M. Cantin: Mes collègues sont plus qualifiés que moi pour répondre à cela.

M. Tellier: Nous essayons de dire que si nous sommes autorisés, dans notre cas par l'actionnaire et le législateur, à faire ce que nous croyons nécessaire, alors oui, le CN pourrait avoir un brillant avenir. D'ailleurs, nous en sommes convaincus.

En résumé, quel est le plan d'action? Tout d'abord, il faut agir sur deux paliers: celui des coûts et celui des recettes. Pour ce qui est des coûts, nous devons examiner notre structure à cet égard et l'alléger d'environ 600 millions à 650 millions de dollars par an, de la façon dont nous fonctionnons. Comment allons-nous y parvenir? La main-d'oeuvre représente près de 50 p. 100 de nos frais d'exploitation. Nous devons donc réduire notre personnel.

Deuxièmement, il nous faut établir un nouveau partenariat avec les syndicats et j'en suis très satisfait jusqu'à présent. Nous avons tenu trois réunions avec tous les syndicats et ces rencontres s'améliorent sans cesse. Leur réaction a reflété leur sens des responsabilités. Il faut étudier les méthodes de travail pour voir comment nous pouvons accroître la productivité.

Troisièmement, comme nous l'avons déjà dit, il faut s'attaquer à la question du réseau. Nous avons trop de kilomètres de voies ferrées déficitaires. Il faut résoudre ce problème.

Sur le plan des recettes, il faudra faire preuve d'un dynamisme accru pour essayer de regagner ou de récupérer une partie des marchés que nous avons perdus au cours des 30 dernières années au profit des camions. N'oubliez pas que les chemins de fer comptent aujourd'hui pour moins de 30 p. 100 des recettes, alors que c'était le contraire il y a 30 ans. Nous devons donc être beaucoup plus dynamiques en fait d'utilisation du transport intermodal, etc. Si nous sommes autorisés à le

[*Text*]

on a business basis, yes, there is a future for railroads and there is a future for Canadian National.

Mr. Atkinson: The report, though, seems to say for the rationalization governments are going to have to be involved, provincial governments, I assume, for short lines, and so on. You've just told me "let the market decide" is the philosophy.

Mr. Tellier: Yes, but—

Mr. Atkinson: But this report's saying the government has to be involved in that rationalization. Doesn't that contradict. . .?

Mr. Tellier: No. Mr. Atkinson, I'll give you a very specific example where, for instance, governments have to get their act together and they have to work on pulling in the same direction. We think short lines are a good move. They are a good way to go for certain parts of our network. There are two jurisdictions now in Canada—B.C. and Ontario—which have just adopted labour legislation that transfers succession rights, to use the jargon. So for instance in the case of Nova Scotia, where that legislation does not exist, Railtech, which is buying from us that line from Truro to Sydney, doesn't have to carry the liabilities or commitments or obligations of CN. It's a new piece of legislation that is going to be passed by the Nova Scotia legislature, and that railroad operated by Railtech is going to be regulated by the provincial legislature and the provincial government. As a result of what B.C. and Ontario have done, basically if we short line an operation in Ontario tomorrow, some of the obligation CN has today would be transferred to the owner.

• 1710

What the commission is saying in this report—and we agree—is that governments have to work better together in deciding what they want in terms of the transportation network, and as part of that, what kind of rail system they want to have. It's the same thing with taxation. I was very pleased yesterday that B.C. did not increase its taxes, but some of these provinces are taxing us, for instance in terms of tax property, as if they were providing a service, and they aren't. So that's what we mean.

Mr. Atkinson: Mr. Chairman, do I have some time?

The Chairman: No, I'm sorry, Mr. Atkinson. Your time is up.

Everybody has indicated that they would like to ask a question. I'm going to put a five-minute limit on the next round, starting with Mr. Belsher.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): This is like reliving something that happened back in 1987 as the discussion is going along here today.

[*Translation*]

faire, à exploiter et à quitter des marchés, à en sortir lorsque nous pensons devoir le faire, etc., et si nous exploitons les chemins de fer sur une base strictement commerciale, alors oui, le secteur ferroviaire a un avenir et le Canadien National aussi.

M. Atkinson: Cependant, d'après le rapport, il me semble que les gouvernements devront intervenir dans la rationalisation, les gouvernements provinciaux je suppose, pour les lignes ferroviaires courtes et le reste. Vous venez tout juste de me dire que le principe consiste à «laisser le marché décider».

M. Tellier: Oui, mais. . .

M. Atkinson: Mais le rapport précise que le gouvernement doit participer à cette rationalisation. N'y a-t-il pas là une contradiction. . .?

M. Tellier: Non, monsieur Atkinson, je vais vous citer un exemple très précis où, par exemple, les gouvernements doivent s'organiser et adopter la même orientation. À notre avis, les lignes ferroviaires sur courtes distances constituent un pas dans la bonne direction. C'est une bonne solution pour certains secteurs de notre réseau. Au Canada, deux territoires de compétence—la Colombie-Britannique et l'Ontario—viennent tout juste d'adopter une loi du travail qui transfère les droits de succession, pour utiliser le jargon en vigueur. Ainsi, en Nouvelle-Écosse par exemple, où cette loi n'existe pas, la société Railtech, qui nous rachète la ligne de Truro à Sydney, n'a pas à assumer les responsabilités, les engagements ou les obligations du CN. Il s'agit d'une nouvelle loi qui va être adoptée par l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse et cette voie ferrée exploitée par Railtech sera réglementée par la loi provinciale et le gouvernement provincial. Suite à ce qui a été fait en Colombie-Britannique et en Ontario, si nous confions demain une ligne à un réseau d'intérêt local en Ontario, une partie des obligations du CN seront transférées au propriétaire.

Ce que la Commission dit dans ce rapport—et nous l'appuyons—c'est que les gouvernements doivent collaborer davantage pour décider ce qu'ils veulent faire du réseau de transport et, dans le cadre de cette décision, quel genre de système ferroviaire ils veulent avoir. Il en va de même pour la fiscalité. J'ai été très heureux d'apprendre hier que la Colombie-Britannique n'a pas haussé les impôts, mais certaines provinces perçoivent de nous des taxes foncières, par exemple, comme si elles fournissaient un service, ce qui n'est pas le cas. C'est ce que nous voulons dire.

M. Atkinson: Monsieur le président, ai-je encore un peu de temps?

Le président: Non, je suis désolé, monsieur Atkinson, votre temps est écoulé.

Chacun a indiqué qu'il aimerait poser une question. Je vais imposer une limite de cinq minutes pour le prochain tour en commençant par M. Belsher.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): J'ai l'impression de revivre un peu ce qui s'est passé en 1987 lorsque je vois de quelle façon la discussion se déroule aujourd'hui.

[*Texte*]

Concerning the abandonment of rail and going to short-line railways, the committee recommended three principles to be adopted in following that, and I assume by the tone of your replies that you subscribe to those recommended principles. But the key question is the public interest. Have you any suggestions as to how we as legislators can address that question of public interest when dealing with this very important question?

Mr. Tellier: As you know, Mr. Belsher, you're not starting with a clean slate. You already have many pieces of legislation that Parliament has adopted over the years, as you know better than I do, to protect public interest. For instance, competition policy is there defining which consumers' or shippers' interests should be protected and what have you.

We are endorsing the market orientation underlying this report of the NTA review, and we think that as a principle it should be the law of economics that determines whether a railroad should or should not provide a service. Having said this, we recognize that there are instances where governments, which are there to protect public interest, could decide that service should be provided even if it is not economical. We are saying we would provide that service but we would like to be compensated.

The case that comes to mind when I say this is Churchill. I just ran into my colleague from Ports Canada, and I understand the Port of Churchill will be losing something like $4 million. But it is for the Government of Manitoba and the Government of Canada to decide whether Churchill should remain open. If Churchill remains open as this port and we are asked to serve that port, we will serve it but will ask to be fully compensated. You're aware that this is a bit what was done in the past, when we were provided with the money for the rolling stock to go on that line.

• 1715

We're not saying the rail network should be designed strictly on the basis of the bottom line. We're not saying that. But we think it is in the public interest for the two railroads—and let me talk about CN—for us to run that corporation on the basis of the bottom line. If the public decision-makers ask us to do anything else, they should pay us to do it.

Mr. Masse: Mr. Chairman, we also think there should be only a few examples where there is no effective competition available. Where there are alternate forms of transportation available providing adequate transportation services on an economic basis, then the public interest should not really apply.

Mr. Belsher: A little further on the short line railways, what kinds of problems were encountered in Nova Scotia with regards to the short line railway proposed in the Truro area? What will be done to correct that?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, I wouldn't say we had problems. They had some very legitimate concerns. I met with the premier and his minister of transport, and the main concern the premier had was what would happen to that line if at one point Railtech was going to fail. He felt it was his responsibility to make sure some guarantee would be given.

[*Traduction*]

En ce qui concerne la cession des voies ferrées à des compagnies ferroviaires qui exploitent des lignes courtes, le comité a recommandé l'adoption de trois principes et je suppose, par le ton de vos réponses, que vous êtes d'accord là-dessus. Mais la question cruciale est celle de l'intérêt public. Avez-vous des suggestions à faire sur la façon dont nous, législateurs, pouvons aborder ce sujet très important?

M. Tellier: Comme vous le savez, monsieur Belsher, vous ne partez pas à zéro. Vous disposez déjà d'un certain nombre de lois que le Parlement a adoptées au fil des ans, comme vous le savez mieux que moi, pour protéger l'intérêt public. Par exemple, la politique de la concurrence sert à définir les intérêts des consommateurs ou des expéditeurs qu'il faudrait protéger et que sais-je d'autre.

Nous appuyons l'orientation sur le marché qui sous-tend le rapport de la Commission d'examen de la LTN et nous sommes d'avis qu'en principe, c'est la loi du marché qui devrait déterminer si une voie ferrée devrait ou non offrir un service. Cela étant dit, nous reconnaissons qu'il est des cas où les gouvernements, qui sont là pour sauvegarder l'intérêt public, pourraient décider d'offrir ce service même s'il n'est pas rentable. Nous disons que nous fournirions ce service, mais que nous aimerions être dédommagés.

L'exemple qui me vient à l'esprit est celui de Churchill. Je viens tout juste de rencontrer mon collègue de Ports Canada et je crois savoir que le port de Churchill accusera des pertes d'environ 4 millions de dollars. Mais c'est au gouvernement du Manitoba et à celui du Canada qu'il incombe de décider si ce port devrait rester ouvert. S'il le reste et qu'on nous demande de le desservir, nous le ferons mais nous demanderons à être intégralement dédommagés. Vous savez très bien que c'est ce qui se faisait un peu dans le passé, lorsque nous recevions des subventions pour le matériel roulant utilisé sur cette voie.

Nous ne disons pas que le réseau ferroviaire devrait être conçu strictement en fonction des résultats financiers. Ce n'est pas notre propos, mais nous sommes d'avis qu'il soit dans l'intérêt public que les deux sociétés ferroviaires—et permettez-moi de parler plus précisément du CN—soient gérées en fonction des résultats financiers. Si les décideurs publics nous demandent de faire autre chose, ils devraient nous dédommager pour cela.

M. Masse: Monsieur le président, nous sommes également d'avis qu'il ne devrait y avoir que très peu de cas où une concurrence effective ne joue pas. Lorsqu'il existe d'autres moyens de transport qui fournissent des services adéquats et rentables, la notion d'intérêt public ne devrait pas vraiment intervenir.

M. Belsher: Pour en revenir à la question des lignes ferroviaires courtes, quel genre de problèmes a-t-on connus en Nouvelle-Écosse à propos de la ligne ferroviaire courte proposée dans la région de Truro? Que fera-t-on pour remédier à cela?

M. Tellier: Monsieur le président, je ne dirais pas que nous avons eu des problèmes. Des préoccupations très valables ont été exprimées. J'ai rencontré le premier ministre ainsi que son ministre des Transports et la principale préoccupation du premier ministre concernait l'avenir de cette voie ferrée dans l'éventualité d'un échec de Railtech. Il se devait, à son avis, d'obtenir une certaine garantie.

[*Text*]

The agreement that was reached between ourselves and the Province of Nova Scotia was that if—and I don't think this is going to materialize, because Railtech has a very good public record, operating in excess of 20 railroads in North America, but if something was going wrong and let's say they failed, the first right of refusal to keep that line open would belong to the province. They would, of course, buy it. When I say first right of refusal, not necessarily—Suppose they wanted to keep the right of way to use it for a highway or something like that, there is a commitment on our part that they would have the first right of refusal and they would buy it at market value.

We are satisfied, and the Government of Nova Scotia is on public record that it will introduce the legislation to run, to operate, to enable the completion of the transaction.

Mr. Belsher: I have one other short question. Following up Mr. Angus's questioning with regards to the CLR and its operation, it was stated in the report that CN and CP really haven't been operating with CLRs and haven't been using them. Yet the only CLRs in place nowadays have been imposed to accommodate U.S. railroads.

Should U.S. railways have access to Canadian traffic through CLRs? Is it taking money away from the Canadian railways? There's certain no reciprocal action from the American side. Do you have a recommendation on how we should be looking at that? Should we be putting a stop to it? Should we agree with it?

Mr. Tellier: If this is the implication of your question, I would agree with you 100% that we should negotiate reciprocity and get equal treatment in the U.S. But having said this, Serge, why don't you complete the—

Mr. Cantin: You're perfectly right. There have been two cases against Canadian Pacific for the benefit of BN. In other words, an American road has invaded this traffic and taken it away. You're perfectly right that there is no reciprocity with the United States.

CN has been on record in *Freedom to Move* and has made a legislative proposal to amend it in order to accommodate the concept and make it on the basis of reciprocity. If CN reached an agreement with Conrail to access their plan in the United States, then perhaps they could enjoy it here in Canada by virtue of interswitching. That recommendation of ours has not been retained. Instead, they have put a provision in The National Transportation Act, 1987, where the Governor in Council can suspend the application of CNR if it's a threat to the viability of the Canadian railway. I think it would be better if the principle of reciprocity were recognized up front.

• 1720

Mr. Belsher: I guess then you could say this is maybe the strongest argument for the elimination of CLRs as it affects American railways and the Canadian traffic.

Mr. Tellier: Yes.

[*Translation*]

L'entente intervenue entre nous et la province de la Nouvelle–Écosse stipule que—je ne pense pas que cela arrive un jour, parce que Railtech a de très bons antécédents et exploite plus de 20 voies ferrées en Amérique du Nord; si quelque chose tournait mal et que Railtech échouait, le premier droit de refus pour maintenir l'exploitation de cette ligne appartiendrait à la province. Il faudrait évidemment qu'elle l'achète. Quand je dis premier droit de refus, ce n'est pas forcément. . . Supposons que la province veuille garder l'emprise ferroviaire pour construire une autoroute ou autre chose du genre, nous nous sommes engagés à lui laisser le premier droit de refus et elle achèterait alors l'emprise à sa valeur marchande.

Nous sommes convaincus que le gouvernement de la Nouvelle–Écosse, comme il l'a déclaré officiellement, va déposer le projet de loi concernant la gestion et l'exploitation de la voie ferrée afin que la transaction puisse être conclue.

M. Belsher: J'aurais encore une autre brève question. Suite aux questions qu'a posées M. Angus concernant les PLC et leur fonctionnement, il est dit dans le rapport que le CN et le CP n'ont pas fonctionné avec des PLC et ne les ont pas utilisés. Cependant, les seuls PLC en vigueur à l'heure actuelle ont été imposés pour accommoder les chemins de fer américains.

Les sociétés ferroviaires américaines devraient–elles avoir accès au marché canadien par le biais des PLC? Est–ce que cela fait perdre des revenus aux sociétés ferroviaires canadiennes, car il n'y a assurément pas de réciprocité de la part des États–Unis? Avez–vous une recommandation à faire sur la façon dont nous devrions étudier cette question? Devrions–nous y mettre un terme, l'accepter?

M. Tellier: Si c'est bien là votre propos, je suis pleinement d'accord avec vous que nous devrions négocier la réciprocité et obtenir un traitement égal aux États–Unis. Mais cela étant dit, Serge pourquoi ne complétez–vous pas. . .

M. Cantin: Vous avez tout à fait raison. Il y a eu deux cas contre le Canadien Pacifique au profit de BN. Autrement dit, une société ferroviaire américaine a envahi notre marché et l'a emporté. Vous avez parfaitement raison de dire qu'il n'existe aucune réciprocité avec les États–Unis.

Le CN l'a mentionné dans son document intitulé *Aller sans entraves* et a présenté une proposition législative pour modifier la loi, afin de tenir compte de ce concept et de l'établir sur une base réciproque. Si le CN devait conclure une entente avec Conrail pour avoir accès à son réseau aux États–Unis, alors on pourrait peut–être en profiter ici au Canada par le biais de l'interconnexion. Notre recommandation en ce sens n'a pas été retenue. Au lieu de cela, on a incorporé dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux une disposition voulant que le gouverneur en conseil puisse suspendre la demande du CN si elle menace la viabilité de l'industrie ferroviaire canadienne. À mon avis, il serait préférable de reconnaître, d'entrée de jeu, le principe de la réciprocité.

M. Belsher: Ce serait peut–être donc l'argument qui milite le plus en faveur de l'élimination des prix de ligne concurrentiels puisqu'il concerne les chemins de fer américains et le trafic canadien.

M. Tellier: Oui.

[*Texte*]

Mr. Keyes: Let's visit recommendation 39 on privatization. Humour me for a second, Mr. Tellier. In your opinion, can CN Rail be privatized?

Mr. Tellier: Would you buy shares?

Mr. Keyes: Pardon?

Mr. Tellier: Would you buy shares at this point in time in a privatized CN?

Mr. Keyes: I'm looking for your vision here.

Mr. Angus: I wouldn't buy them in an airline either.

Mr. Tellier: Mr. Chairman—

Mr. Keyes: Eventually. Let's not confine it to the next six months. Let's look down the road.

Mr. Tellier: It will be for the shareholder to decide whether CN should be privatized or not. I surely don't have a mandate as the CEO and president of this corporation to privatize CN. We have a mandate to turn the situation around and to produce a profit. Having said this, Mr. Keyes, I don't think there is still a public policy, a rationale, to keep CN in the public sector. The main reason why I say this is that since 1978, the last recapitalization of CN, there was no government money going into CN. CN is being run on a commercial basis. As a result, we have to borrow and we can turn only to debt financing. We don't have access to equity financing. This year, because of debt coming to maturity and so on, we will be going to the financial markets for about $700 million.

The difference between us and CP Rail is that CP Rail can go to the equity market, they can sell shares, they can sell stock and what have you, whereas we are stuck. We are to a large extent at the mercy of the rating agencies.

Mr. Keyes: Unless, of course, we follow a pattern of privatization that was developed with let's say Air Canada.

Mr. Tellier: I think the main benefit of privatizing CN—Again, we are strictly on a commercial basis. There are a great many myths about this. For instance, a great many people out there think our $2 billion debt is government guaranteed. It isn't. The big advantage is that we would have access to the equity market, but before we get there we've got a lot of work to do.

Mr. Keyes: I'm just trying to visualize the concept that says if CN believes it could be privatized and there was a government that said maybe we should look at how we privatized Air Canada, and a sixth recapitalization came about, and the recapitalization resulted in a share issue, which would come back into ownership by CN—do you see that kind of a development?

Mr. Masse: Mr. Chairman, if you will allow me to comment on this one, the last recapitalization that was made at Canadian National was for the government to recognize conversion to equity of debt that was owed or carried on the books of the government.

[*Traduction*]

M. Keyes: Prenons la recommandation 39 où il est question de la privatisation des Chemins de fer nationaux du Canada. Si vous me permettez cette question, monsieur Tellier, selon vous, le CN pourraît–il être privatisé?

M. Tellier: Achèteriez–vous des actions?

M. Keyes: Pardon?

M. Tellier: Achèteriez–vous des actions du CN à ce stade–ci s'il y avait privatisation?

M. Keyes: C'est votre opinion que je voudrais connaître.

M. Angus: Je n'achèterais pas non plus celles d'une compagnie aérienne.

M. Tellier: Monsieur le président. . .

M. Keyes: Ne nous limitons pas aux six prochains mois. Essayons d'envisager l'avenir.

M. Tellier: Ce sera aux actionnaires de décider si le CN devrait être privatisé ou non. Je n'ai certes pas pour mandat en tant que président–directeur général de cette société de la privatiser. Notre mandat consiste à renverser la situation et à rentabiliser le CN. Cela étant dit, monsieur Keyes, à mon avis aucune politique gouvernementale ne justifie désormais plus le maintien du CN comme société d'État. La principale raison pour laquelle je dis cela, c'est que depuis 1978, dernière année où il y a eu restructuration du capital du CN, le gouvernement n'a rien investi dans cette société. Le CN est exploité sur une base commerciale. Par conséquent, nous devons emprunter, et le financement par emprunt est la seule solution qui s'offre à nous. Nous n'avons pas accès au financement par actions. Cette année, en partie parce que notre dette arrive à échéance, il nous faudra trouver quelque 700 millions de dollars sur le marché des capitaux.

La différence entre le CP et nous, c'est que cette société peut aller sur le marché boursier et vendre des actions, alors que nous sommes coincés. Nous sommes dans une large mesure à la merci des agences de cotation.

M. Keyes: À moins, bien sûr, que nous n'adoptions le modèle de privatisation qui a été établi, par exemple, pour Air Canada.

M. Tellier: Je pense que le principal avantage de la privatisation du CN. . . Je le répète, nous sommes une entreprise strictement commerciale. Il y a bien des mythes. Par exemple, nombreux sont ceux qui croient que notre dette de 2 milliards de dollars est garantie par le gouvernement. Ce n'est pas le cas. Le principal avantage, c'est que nous aurions accès au marché boursier, mais nous avons pas mal de chemin à faire avant d'en arriver là.

M. Keyes: J'essaie tout simplement d'imaginer ce qui pourrait se passer. Supposons que le CN croie qu'il puisse y avoir privatisation, qu'un gouvernement dise qu'il faudrait peut–être examiner la façon dont la société Air Canada a été privatisée, qu'il y ait une sixième refonte de capital, et que celle–ci entraîne une émission d'actions, que le CN pourrait vendre. . . Pensez–vous que les choses pourraient se passer ainsi?

M. Masse: Monsieur le président, si vous me premettez d'intervenir, j'aimerais préciser que la dernière restructuration du capital a consisté pour le gouvernement à reconnaître la conversion en capitaux propres de dettes que le Canadien National avait contractées envers lui ou qui étaient inscrites dans ses livres.

[*Text*]

Mr. Keyes: What was that? About $800 million?

Mr. Masse: Yes, $800 million in 1976. There is none of that left, and in order to impact the capital structure of Canadian National in a positive manner the government will have to come out with fresh cash and repay the debt of Canadian National on the financial markets. That is quite a totally different transaction from making an accounting entry on the national books of the country.

• 1725

We've been told in no uncertain terms that we have to manage our affairs without coming to the government for cash. That's our mandate.

Mr. Keyes: I'm sorry, your name again, sir?

Mr. Masse: Yvon Masse.

Mr. Keyes: Thank you very much, Mr. Masse.

Mr. Angus: I asked you previously about multimodal. Now I want to ask you about intermodal in terms of its percentage of your operation, your revenue from it.

Just for the benefit of the members of the committee, in the report it says:

> Intermodal transport involves the moving of unitized freight, using two or more modes of transportation in a continuous operation, but under a single bill of lading or waybill.

What is the value of that, roughly, to CN?

Mr. Tellier: For us, Mr. Angus, intermodal and multimodal are interchangeable.

Mr. Angus: There is another thing I want to touch on. Attached to the report of the commission was a list of research papers that had been done for the commission. One of them is entitled ''Cooperative Rail–sharing Barriers and Options''. It was done by the Research and Traffic Group. I note there were some CN officials who were consulted on this. Has CN been given a copy of this report as part of your review in conjunction with CP?

Mr. Cantin: To the best of my knowledge, at least from talking to people at this table, we have not seen that document. Other officers in the company may have had it from the research group, but to the best of my knowledge we have not seen this paper. If there is any reference in the two books which have been put before us, we'll try to refer to them, but personally we haven't seen it.

Mr. Angus: This may be an unfair question, but I'm going to ask it anyway. There is a paragraph in here that is of vital importance to CN and to northwestern Ontario:

> The most attractive line for abandonment is the CN mainline from Capreol to Winnipeg. Traffic could be re–routed over the CP line between Sudbury and Thunder Bay, and the CN line from Thunder Bay to Winnipeg via Fort Frances. If the CN line from Capreol to Winnipeg is abandoned, the CN line from Longlac Junction to Thunder Bay would also be a candidate for abandonment. Alternatively, a partial solution could involve abandonment

[*Translation*]

M. Keyes: Quel en était le montant? À peu près 800 millions de dollars?

M. Masse: Oui, 800 millions de dollars en 1976. Il ne reste rien de tout cela, et pour exercer une influence positive sur la structure de capital du Canadien National, le gouvernement devra délier les cordons de sa bourse et rembourser la dette de la société sur les marchés de capitaux. C'est une transaction tout à fait différente de celle qui consiste à inscrire une opération dans les comptes nationaux.

Le gouvernement nous a dit sans ambages de gérer nos propres affaires et de ne pas lui demander d'argent. Tel est notre mandat.

M. Keyes: Pourriez–vous me répéter votre nom, monsieur?

M. Masse: Yvon Masse.

M. Keyes: Merci beaucoup, monsieur Masse.

M. Angus: Je vous ai posé une question tout à l'heure au sujet du transport multi–modal. J'aimerais maintenant que vous m'indiquiez quel pourcentage de vos opérations représente le transport inter–modal, quels sont les revenus que vous en tirez.

Je vais reprendre, pour l'information des députés, une définition que donne le rapport:

> Le transport inter–modal est défini comme le transport d'unités de charge sur un seul connaissement ou une seule feuille de route, par deux ou plusieurs modes de transport, dans un mouvement continu.

Quelle valeur représente–t–il, à peu près, pour CN?

M. Tellier: Pour nous, monsieur Angus, les transports inter–modal et multi–modal sont interchangeables.

M. Angus: Il y a une autre question que j'aimerais aborder. Une liste d'études effectuées pour le compte de la commission a été annexée à son rapport. L'une a pour titre «Partage concerté des voies: obstacles et options». Elle a été réalisée par le Research and Traffic Group. Je sais que des représentants de CN ont été consultés à ce sujet. Votre société a–t–elle reçu une copie de ce rapport dans le cadre de son étude en collaboration avec CP?

M. Cantin: Autant que je sache, du moins pour en avoir parlé avec les gens qui sont ici, nous n'avons pas vu ce document. Il se peut que d'autres employés de la société l'aient obtenu du groupe de recherche, mais autant que je sache, nous n'avons pas vu ce document. Il en est peut–être question dans les deux documents que nous avons reçus, mais je n'avais pas connaissance personnellement de celui dont vous parlez.

M. Angus: Cette question est peut–être injuste, mais je vais vous la poser quand même. Il y a ici un paragraphe qui est d'une importance vitale pour CN et le Nord–Ouest de l'Ontario:

> La ligne dont l'abandon semble le plus souhaitable est la ligne principale du CN entre Capreol et Winnipeg. Le trafic pourrait être dérouté sur la ligne de CP entre Sudbury et Thunder Bay, et sur la ligne de CN de Thunder Bay à Winnipeg par Fort Frances. Si la ligne de CN entre Capreol et Winnipeg est abandonnée, celle qui relie Longlac Junction et Thunder Bay pourrait–elle aussi l'être. Une solution partielle de rechange consisterait à abandonner la ligne

[*Texte*]

of the CN mainline from Longlac Junction to Winnipeg, with traffic routing over the CN line from Longlac Junction to Thunder Bay, and thence to Winnipeg. The CP line from Sudbury to Thunder Bay would be retained, as would the CP line from Thunder Bay to Winnipeg.

Mr. Tellier, can I get your reaction to that scenario, and whether or not CN would find that palatable?

Mr. Tellier: Mr. Chairman, I understand the interest of the honourable member in this. Representations have been made to me, for instance by the city council of Thunder Bay and by other municipalities that could be affected by this. No decision whatsoever has been taken; and not only that, we are quite a way from taking a decision.

When we sat down with CP to examine what could be done in terms of a rationalization of the network and of our facilities, plans, and what have you, CP insisted that we should not focus only on the eastern network as usually defined, but the line should be drawn in Winnipeg. Therefore, this is what we are examining.

There is a senior official on each side, from both companies, who are leading a small group on this. Some of us are meeting on a regular basis. . . Not a regular basis. So far we have had two meetings with CP to take stock of the progress made, and we expect that in the early part of the summer we should know.

When I say we should know in the early part of the summer, executives of the two companies will get a jointly produced report on what is possible, what is desirable, the cost, the savings, and so on. Then we'll be able in our respective companies to study that. Sometime in the summer we should have a better fix on that, but I can assure you that no decision has been taken one way or the other.

Mr. Angus: I'm sorry, I missed the last part.

Mr. Tellier: I can assure you that no decision has been taken one way or the other.

• 1730

Mr. Angus: I appreciate that, and I wasn't even trying to infer that one had. When do you anticipate that CN and CP would be in a position to advise the public of what they are considering, in a more concrete fashion?

Mr. Tellier: I suppose early fall. It will depend very much whether the two companies—basically it takes two to tango—want to proceed piecemeal or in a comprehensive fashion.

By piecemeal, for instance, it could be let's continue along the lines of what we have already started. We have a joint production agreement, as you know, with CP, between Ottawa and North Bay. Well, let's try to do this, maybe Toronto–Montreal, or something like this, or maybe they want to tackle the whole ball of wax. That could be a bit longer, but I would think that early next fall, Mr. Angus, we should have some views on this.

Mr. Angus: Of course the existing NTA would provide some restriction on your ability to move because of the 4% rule.

[*Traduction*]

principale de CN entre Longlac Junction et Winnipeg, et à réorienter le trafic vers la ligne de CN allant de Longlac Junction à Thunder, puis à Winnipeg. La ligne de CP entre Sudbury et Thunder Bay serait maintenue, tout comme celle reliant Thunder Bay et Winnipeg.

Monsieur Tellier, pourriez–vous me dire ce que vous pensez de ce scénario et si CN pourrait s'en accommoder?

M. Tellier: Monsieur le président, je comprends l'intérêt que revêt cette question pour l'honorable député. Le Conseil municipal de Thunder Bay, par exemple, et d'autres municipalités qui pourraient être touchées m'ont fait valoir leur point de vue. Aucune décision n'a encore été prise, et il faudra un certain temps encore avant que nous puissions en prendre une.

Lorsque nous avons rencontré des représentants de CP pour examiner de quelle manière pourrait se faire la rationalisation du réseau et des installations, des plans et ainsi de suite, ils ont insisté pour que l'accent ne soit pas mis seulement sur le réseau de l'Est de la manière dont on le définit habituellement, et pour que Winnipeg constitue la ligne de démarcation. C'est donc ce que nous examinons.

Un cadre supérieur de chaque société dirige un petit groupe chargé d'étudier la question. Certains d'entre nous se réunissent régulièrement. Jusqu'à maintenant, nous avons eu deux réunions avec CP pour examiner les progrès réalisés, et nous croyons être en mesure de savoir à quoi nous en tenir au début de l'été.

Je veux dire par là que la direction des deux sociétés recevra un rapport conjoint sur ce qui est possible, ce qui est souhaitable, les coûts, les économies et ainsi de suite. Chaque société pourra ensuite examiner les renseignements obtenus. Nous devrions avoir une meilleure idée de la situation à l'été, mais je peux vous assurer qu'aucune décision n'a encore été prise dans un sens ou dans l'autre.

M. Angus: Je m'excuse, mais j'ai manqué la fin de votre phrase.

M. Tellier: Je peux vous assurer qu'aucune décision n'a encore été prise dans un sens ou dans l'autre.

M. Angus: Je m'en rends bien compte, et je n'ai pas voulu laisser entendre le contraire. Quand vous attendez–vous à ce que le CN et le CP soient en mesure d'indiquer au public ce qu'ils projettent, de manière plus complète?

M. Tellier: Au début de l'automne, j'imagine. Tout dépendra surtout de la question de savoir si les deux sociétés—parce qu'elles doivent être d'accord toutes les deux—veulent procéder au coup par coup ou régler la question dans son ensemble.

Si nous y allions au coup par coup, par exemple, nous pourrions tout simplement poursuivre dans la voie sur laquelle nous nous sommes engagés. Nous avons un accord de mise en commun des voies, comme vous le savez, avec le CP, entre Ottawa et North Bay. Nous pourrions essayer de faire la même chose, disons entre Toronto et Montréal, ou encore englober tout le réseau. Les choses pourraient prendre un peu plus de temps, mais je pense qu'au début de l'automne prochain, monsieur Angus, nous devrions avoir une bonne idée de la situation.

M. Angus: Bien entendu, la règle de 4 p. 100 que contient la Loi sur les transports nationaux limitera votre capacité d'action.

[*Text*]

Mr. Cantin: The 4% provision has been spent and therefore does not exist any more.

Mr. Angus: That's right, as of December 31 last year. That's correct. Therefore, in effect, you could, if you so chose, apply to abandon all the 948.8 miles from Winnipeg to Capreol to the NTA.

Mr. Tellier: Yes.

Mr. Angus: Let's hope it doesn't come to that.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I want to ask some questions that relate to labour productivity and compensation, subjects that are outlined on pages 104 and 105 of volume I. One of the comments relates to the severance payments. It says on page 104:

> A major cost of labour downsizing is associated with severance payments. In 1985 Canada's railways negotiated an employment security package for their railway shop craft and non–operating employees who had completed eight years of cumulative compensated service. These employees are entitled to draw salaries and benefits until they retire, provided that they continue to be available for work.

The comment is made that:

> Severance payments of this generosity obviously erode the economies to be achieved by downsizing. This situation should not have been allowed to develop.

How did this situation develop? I'm curious about the history of it, because on its face it seems like an extraordinarily expensive package and one which would virtually offset the benefits to be gained. What happened?

Mr. Tellier: Mr. Wilson, if I may say so, your question is very relevant. When I came on board six months ago and I started to familiarize myself with these collective agreements and this labour situation, I asked myself the same question.

The answer, I think, to a very large extent lies in the following facts. Since 1950 there were six railway strikes. On the average they lasted anywhere between seven and ten days. All of them were ended by back–to–work legislation passed by the Parliament of Canada. In many cases there was an arbitration. As a result, many of these concessions were either legislated or were the result of arbitration.

I agree with you that some of these concessions should not have been made. As a matter of fact, a very respected union leader said publicly, as reported in the newspapers about six weeks ago, that CN had negotiated like pussycats in the past. The last time I had a meeting with the union leaders and he was there, I promised him we would try to do much better the next time.

Mr. Wilson: Since we're talking about pussycats, there's no use going back and crying over spilt milk.

• 1735

The fact remains that the cost is—

A voice: Astronomical.

[*Translation*]

M. Cantin: La disposition relative au 4 p. 100 est devenue caduque.

M. Angus: C'est exact, le 31 décembre dernier. Vous avez raison. Donc, vous pourriez en fait demander à l'Office national des transports d'abandonner le tronçon de 948,8 milles entre Winnipeg et Capreol.

M. Tellier: Oui.

M. Angus: Espérons que vous n'en arriverez pas là.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): J'aurais quelques questions à poser au sujet de la productivité et de la rémunération de la main–d'oeuvre, dont on parle aux pages 113 et 114 du volume 1. Une observation y est faite à propos des indemnités de licenciement. Il est dit, à la page 113:

> les indemnités de licenciement sont un poste de coût important en cas de compressions d'effectifs. En 1985, les chemins de fer canadiens ont négocié une garantie d'emploi avec leur personnel d'atelier et non roulant ayant plus de huit années d'ancienneté cumulative. Ces employés ont droit à leur salaire et avantages sociaux jusqu'à leur retraite, à condition de rester disponibles pour travailler.

Puis, un peu plus loin:

> Des indemnités aussi généreuses érodent manifestement les économies que la compression d'effectif autorise. Il n'aurait jamais fallu se mettre dans une telle situation.

Comment cela s'est–il produit? Je serais curieux de savoir comment on en est arrivé là, parce que cela me semble être une mesure extrêmement coûteuse qui annule pratiquement les avantages que l'on pourrait espérer en tirer. Qu'est–ce qui s'est passé?

M. Tellier: Monsieur Wilson, vous venez de poser là une question très pertinente. Lorsque je suis arrivé il y a six mois et que j'ai commencé à me familiariser avec ces conventions collectives et la situation de la main–d'oeuvre, je me suis posé exactement la même question.

La réponse se trouve en très grande partie, je pense, dans les faits suivants. Depuis 1950, il y a eu six grèves des chemins de fer. En moyenne, elles ont duré entre sept et dix jours. Dans chaque cas, le Parlement a adopté une loi obligeant le retour au travail. Dans quelques cas, on a eu recours à l'arbitrage. Par conséquent, un grand nombre de ces concessions ont été accordées par la voie législative ou par le biais de l'arbitrage.

Je suis d'accord avec vous pour dire que certaines de ces concessions n'auraient jamais dû être accordées. En fait, un dirigeant syndical très respecté a dit publiquement, selon des articles parus dans les journaux il y a à peu près six semaines, que le CN avait négocié en mouton par le passé. La dernière fois que j'ai rencontré les dirigeants syndicaux, il y était et je lui ai promis que nous essaierions de faire beaucoup mieux la prochaine fois.

M. Wilson: Il est inutile de revenir en arrière. Ce qui est fait est fait.

Il reste que ces coûts sont...

Une voix: Astronomiques.

[*Texte*]

Mr. Wilson: Again, they speak of, in 1991, the cost to CN of separations amounting to $94 million and CP writing off $251 million in that year, although that apparently was a cumulative amount over several years. These are enormous numbers.

In CN, how many jobs were actually eliminated in the 1985 downsizing? How many employees were there at that time and how many were there afterwards?

Mr. Masse: From 1985 we reduced by about 17,000 employees. More specifically, from 1987 to 1992 we went from 42,300 to 31,400, so there were another 10,000 in the last five years. We've decided to go for another 10,000 over the next three years on the requirements to bring our operating ratio down to 85%. The cost to separate those individuals has forced us to put on our balance sheets at the end of 1992 an accrual of $921 million. That is an astronomical sum of money, on which we expect, as we achieve the reduction of the cost of labour, a return in slightly under two years.

Mr. Wilson: You mentioned downsizings of 17,000 and 10,000 and then another projected 10,000. Are these all subject to this eight–year rule?

Mr. Masse: They were not in the past. We found ourselves in the following situation: the age profile of our employees was such that many decided to elect retirement—

Mr. Wilson: Anyone who had eight years' service—

Mr. Masse: That's right.

Mr. Wilson: —would collect retirement, wouldn't they?

Mr. Masse: Well, some people were at retirement age, at 55, 56, and with a more modest sum of money we were able to influence their departure. What we find ourself into now is that those employees are in the core of their employment life and are enjoying not only job security that relates to traffic fluctuation but also employment security to age 65. We have negotiated the ability, on a voluntary basis, to offer up to $75,000 to each individual if they happen to think that they want to take the money and take the chances of having employment somewhere else.

Mr. Wilson: I'm not sure what the measuring stick is in terms of productivity. Is there such a thing as tonne–miles per employee, for example? What is the recognized standard of measurement? What are the numbers pre–1985 and subsequently as a result of these various measures?

Mr. Masse: The revenue tonne–miles per employee in 1987 were 2.17 million. By 1992, with the reduction of the employees that we have achieved, that has improved to 2.93 million.

Now, the class 1 U.S railways against which we're doing our benchmarking for effectiveness and efficiency are currently enjoying 5.1 million. They are our competitors. Especially those in the neighbourhood of the border are capable, because of that productivity, of offering very competitive rates, which was a subject that was discussed earlier in this session.

[*Traduction*]

M. Wilson: En 1991, les dépenses à ce chapitre se seraient élevées à 94 millions de dollars pour le CN, et le CP aura dû défalquer 251 millions de dollars, mais il s'agirait apparemment d'une somme cumulative pour plusieurs années. Ce sont des chiffres énormes.

Au CN, combien d'emplois ont en réalité été éliminés au moment de la compression d'effectif de 1985? Combien y avait–il d'employés à ce moment–là, et combien en est–il resté par la suite?

M. Masse: En 1985, nous avons laissé partir à peu près 17 000 employés. Puis, entre 1987 et 1992, nous avons ramené le nombre des employés de 42 300 à 31 400. C'est donc dire qu'il y a eu 10 000 autres départs au cours des cinq dernières années. Nous avons décidé de nous défaire de 10 000 autres employés au cours des trois prochaines années pour abaisser notre ratio d'exploitation à 85 p. 100. Les frais que nous avons ainsi dû engager nous ont forcé à rajuster notre bilan à la hausse de 921 millions de dollars à la fin de 1992. C'est une somme astronomique que nous espérons récupérer, dans la mesure où la main–d'oeuvre nous coûtera moins chère, en un peu moins de deux ans.

M. Wilson: Vous parlez de compressions d'effectifs de 17 000 et de 10 000 et d'une autre réduction prévue de 10 000 employés. Cette règle de huit ans s'applique–t–elle dans tous les cas?

M. Masse: Ils ne l'étaient pas dans le passé. Nous nous sommes trouvés dans la situation suivante: en raison de la catégorie d'âge dans laquelle ils se situaient, un grand nombre de nos employés ont décidé d'opter pour la retraite. . .

M. Wilson: Tous ceux qui avaient déjà huit années de service. . .

M. Masse: C'est exact.

M. Wilson: . . .devaient recevoir des prestations de retraite, n'est–ce pas?

M. Masse: Certains d'entre eux qui avaient 55 ou 56 ans avaient déjà atteint l'âge de la retraite, et nous avons réussi, en leur offrant une somme d'argent plus modeste, à influencer leur décision. Ce qui se passe maintenant, c'est que ces employés sont au beau milieu de leur carrière et qu'ils jouissent non seulement de la sécurité d'emploi, peu importe le trafic, mais aussi de la sécurité d'emploi jusqu'à l'âge de 65 ans. Nous avons réussi, par la voie des négociations, à obtenir que la somme de 75 000$ soit offerte à tous ceux qui choisiraient de quitter volontairement leur emploi s'ils croient pouvoir se trouver du travail ailleurs.

M. Wilson: Je ne sais pas de quoi on se sert au juste pour mesurer la productivité. Est–ce qu'on parle, par exemple, de tonnes–mille par employé? Existe–t–il une norme quelconque? Quels étaient les chiffres avant 1985 et quels sont–ils maintenant?

M. Masse: Le nombre de tonnes–mille commerciales par employé était de 2,17 millions en 1987. En 1992, grâce à une réduction des effectifs, ce chiffre est passé à 2,93 millions.

Les chemins de fer américains de catégorie 1 auxquels nous nous comparons pour mesurer l'efficacité ont un rendement de 5,1 millions de tonnes–mille commerciales par employé. Ce sont là nos concurrents. Ceux qui sont situés près de la frontière sont capables, à cause de cette productivité, d'offrir des taux très concurrentiels, ce dont il a été question tout à l'heure.

[*Text*]

• 1740

Mr. Wilson: One question comes to mind. I assume that there has been a rationalization, that the U.S. railways have experienced similar problems. What is the usual sort of downsizing adjustment package that is negotiated south of the border?

Mr. Masse: Quite similar. As a matter of fact, I think they are a touch more expensive on the U.S. side than they are in Canada. If you were to peruse the annual reports of the class 1 railways, over the past five years you would find massive financial accruals on their balance sheets just to deal with those sorts of issues.

Mr. Wilson: I'm afraid it is still not clear to me why the packages are of the magnitude they are. Is there something about this industry that sets it apart from others?

Mr. Tellier: Mr. Wilson, basically these collective agreements were negotiated—we have tried to explain why—and therefore if you have an employee who has more than eight years' service and his or her collective agreement provides for full employment security, if you ask that person to give up his or her full employment security rights, the person will turn around and want to negotiate a good termination package. In some of the collective agreements the number of $75,000 was negotiated, and basically we think that with an average of about that amount, or maybe as much as $80,000, we should succeed. Keep in mind that we are talking about people who have acquired rights under collective agreements and therefore we are talking about a negotiation process.

The Chairman: Your time is well up, Mr. Wilson. If you are attempting to make a point, would you kindly make it. Mr. Belsher indicated that he has one short question that he would like to put as well, and we must move on to some other matters.

Mr. Wilson: Sure. I will just close by saying that you have my undivided sympathy. I see that the railways are operating on a basis similar to what the current government has had to operate with, given what it inherited in 1984, and it is a pretty tough row to hoe. Thank you.

Mr. Belsher: I have a comment and a question. The comment I want to make is that the new yard that was opened in British Columbia in October, the Thornton yard, is certainly a state–of–the–art intermodal facility, and I trust that it is going well. Maybe some Surrey residents who live nearby think they shouldn't work at night, or things like that, but I am sure that train operations have to go around the clock. So I trust that everything will come out well in that.

I would like to ask you one question and possibly get you to expand a bit. It is on your current labour strategy. I detected a note of pride in some of the negotiations and the meetings you have been having of late with the union leadership. I would like you to elaborate a bit on CN's current labour strategy, as it would be good for us to hear that.

[*Translation*]

M. Wilson: Une question me vient à l'esprit. J'imagine qu'il y a rationalisation aux États–Unis, que les chemins de fer américains ont éprouvé des problèmes analogues. Quelle sorte d'avantages sont négociés au sud de la frontière en cas de compressions d'effectifs?

M. Masse: À peu près les mêmes. En fait, je pense que les coûts sont un petits peu plus élevés aux États–Unis qu'au Canada. Si l'on examinait les rapports annuels des chemins de fer de catégorie 1, on verrait que des charges à payer énormes ont été inscrites à leurs bilans au cours des cinq premières années pour cette raison précisément.

M. Wilson: Je ne saisis toujours pas pourquoi des indemnités de départ aussi alléchantes sont offertes aux employés des chemins de fer. Y a–t–il quelque chose qui distingue ce secteur d'activité des autres?

M. Tellier: Monsieur Wilson, des conventions collectives ont été négociées—nous avons essayé de vous expliquer pourquoi—, de sorte que si un employé a plus de huit années de service et que sa convention collective lui garantit la sécurité du plein–emploi, il voudra négocier une indemnité de départ intéressante si on lui demande de renoncer à son droit au plein–d'emploi. Dans certaines de ces conventions collectives, la somme de 75 000$ a été négociée, et nous croyons pouvoir parvenir à nos fins en offrant en moyenne cette somme, ou peut–être même 80 000$. Il ne faudrait pas oublier qu'il s'agit de droits acquis en vertu de conventions collectives et qu'il doit donc y avoir négociation.

Le président: Votre temps de parole est épuisé, monsieur Wilson. Si vous avez un point à faire ressortir, dépêchez–vous de le faire. M. Belsher aurait une brève question à poser lui aussi, et nous devons passer à d'autres sujets.

M. Wilson: Parfait. J'aimerais tout simplement dire pour terminer que vous avez toute ma sympathie. Je vois que les chemins de fer sont dans une situation analogue à celle du gouvernement actuel, à cause des problèmes qu'il a hérités de son prédécesseur en 1984, et que cela ne doit pas être rose tous les jours. Merci.

M. Belsher: J'aurais une observation et une question. L'observation que je tiens à faire, c'est que la nouvelle gare de triage qui a ouvert en Colombie–Britannique en octobre, la gare de Thornton, fait certainement partie des installations intermodales les plus modernes, et que tout fonctionne bien, du moins je l'espère. Certains résidents de Surrey qui vivent à proximité pensent peut–être qu'elle devrait être fermée la nuit, par exemple, mais je suis persuadé que les trains doivent rouler 24 heures sur 24. J'imagine donc que tout devrait bien aller.

J'en viens à ma question et j'aimerais que vous y répondiez en détail. Elle a trait à votre stratégie concernant la main–d'oeuvre. J'ai cru percevoir une pointe de fierté lorsque vous avez parlé des négociations et des réunions que vous avez eues dernièrement avec des dirigeants syndicaux. J'aimerais que vous m'expliquiez un peu en quoi consiste la stratégie de CN pour ce qui est de la main–d'oeuvre, car cela nous serait sûrement utile.

[*Texte*]

Mr. Tellier: Basically what I have been trying to do is to be as transparent as possible with the unions and to establish a new partnership. So the very first day I was on the job, I met with the 14 unions together in the same room. I have met with them twice since, and we have a meeting planned for late April.

Basically, when I say "be transparent", I mean that we table with the general chairperson our analysis of our problems and what we think we should do about them: this is what we think should be done; if you have better views, better solutions, then put them forward and we'll discuss them and be constructive.

• 1745

We had to earn our credibility and their confidence in that process. I think we are getting there. These are not bargaining sessions. We're just sitting down and trying to save jobs, and I'm being very concrete.

For instance, in our former main shops in Montreal we have 1,800 employees in what is called AMF, Atelier Montreal Facility. We are turning this into a separate profit centre, and the degree of business that AMF gets from CN goes down. It is now down to 29% of their business plan, which means that the balance, 71% of their business plan, has to be filled by getting orders from elsewhere: American railroads, the Montreal subway, VIA Rail, and so on. I said to the unions, listen, at $17 an hour it's not on. They won't be able to survive, because when they bid, as they just did, to repair, for instance, buses in Mexico, there is no way that at $17 an hour they can compete.

Therefore what we want to do is ring-fence that project and let's see — I mean we, management, and we, the union leaders — what can be done to save these jobs.

So far the reaction is very responsible. Ten days ago I had in my office the general chairperson of the BLE, the Brotherhood of Locomotive Engineers, with his representative from the Quebec chapter. We had a very civilized dialogue, and he's trying to help us. For instance, he was on his way to New Brunswick and to Nova Scotia, arguing the railway case that taxes should be reduced, either diesel tax or property tax, and what have you.

So I like to believe that it's a new departure in the way we deal with our unions. I'm not naive. I know that we are during the close period. Come October 1, we will start the round of negotiations, and it's not going to be easy. However, in the meantime we are trying to open up that process so they will get involved as much as possible. For instance, I'm going to give them access to our financial results, and what have you, so they can proceed on a good information base.

The Chairman: Gentlemen, I want to express the committee's appreciation for your appearance here this afternoon. As you are aware, you are the first group of witnesses that we will have heard as we pursue the review, and it has been most thorough and most helpful. I appreciate your presence. Thank you.

[*Traduction*]

M. Tellier: En fait, j'ai essayé d'être le plus transparent possible avec les syndicats et de nouer de nouveaux liens avec eux. Dès ma prise de fonction, le premier jour, j'ai rencontré dans une même pièce des représentants des 14 syndicats. Depuis, je les ai à nouveau rencontrés deux fois, et une autre réunion est prévue pour la fin d'avril.

Lorsque je dis «transparent», je veux dire que nous exposons aux syndicats la façon dont nous concevons les problèmes et que nous leur proposons les mesures qu'il faudrait prendre, à notre avis, pour y remédier, en les invitant, s'ils croient avoir de meilleures solutions, à les proposer pour que nous puissions en discuter et obtenir des résultats positifs.

L'essentiel est d'asseoir notre crédibilité et de mériter leur confiance. Je pense que nous sommes sur le point d'y parvenir. Il ne s'agit pas de séances de négociation. Notre but est de sauver des emplois, et j'essaie d'être très concret.

Par exemple, nous avons à l'atelier de Montréal 1 800 employés. Cet atelier, que l'on veut rendre indépendant sur le plan économique, voit le pourcentage des commandes provenant du CN diminuer. Elles ne représentent plus que 29 p. 100 de son plan d'exploitation, ce qui veut dire que le reste, soit 71 p. 100 des commandes, doit provenir d'ailleurs: chemins de fer américains, métro de Montréal, VIA Rail, et ainsi de suite. J'ai dit au syndicat qu'un taux horaire de 17$ posait un problème. L'atelier ne pourra pas survivre, parce que s'il soumissionne, comme il vient de refaire, pour la réparation, par exemple, d'autobus au Mexique, il ne sera pas capable de soutenir la concurrence avec un salaire horaire de 17$.

La tâche consiste donc pour les dirigeants syndicaux et pour la direction à déterminer ce qui peut être fait pour sauver ces emplois.

Jusqu'à maintenant, la réaction a été positive. Il y a dix jours, j'ai rencontré dans mon bureau le président général de la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives, de même que son représentant de la section québécoise. Nous avons échangé des propos très polis, et il cherche à nous aider. Par exemple, il était en route pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse pour défendre la cause des chemins de fer et soutenir qu'il devrait y avoir réduction de la taxe sur le diesel et de la taxe foncière, pour ne mentionner que celle-là.

Je voudrais croire qu'il s'agit là d'un nouveau départ avec nos syndicats. Je ne suis pas naïf. Je sais que nous ne sommes pas en pleines négociations. Les négociations vont commencer le 1er octobre, et ce ne sera pas chose facile. Cependant, nous essayons entre-temps d'élargir le processus et de leur assurer la plus grande participation possible. Pour vous donner un exemple, j'ai l'intention de les laisser consulter nos résultats financiers, entre autres, pour qu'ils aient en main les renseignements dont ils ont besoin.

Le président: Messieurs, je tiens à vous remercier au nom du comité d'avoir bien voulu nous rencontrer cet après-midi. Comme vous le savez, vous êtes le premier groupe de témoins que nous rencontrons dans le cadre de cette étude, et votre témoignage nous a été très utile. Nous vous savons gré de votre présence et nous vous en remercions.

[*Text*]

Mr. Tellier: Thank you, Mr. Chairman, to you and your colleagues.

The Chairman: I'd like to deal with some housekeeping business, so we'll move into an in camera session for a few moments.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Translation*]

M. Tellier: Merci, monsieur le président, à vous et à vos collègues.

Le président: Nous avons des questions administratives à régler et nous poursuivrons donc nos travaux à huis clos pendant quelques instants.

[*La séance se poursuit à huis clos*]

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian National Railway Company:

Paul M. Tellier, President and Chief Executive Officer;

Yvon Masse, Executive Vice–President and Chief Financial Officer;

Jack McBain, Senior Vice–President, Operations;

Serge Cantin, General Solicitor.

TÉMOINS

De la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada:

Paul M. Tellier, président–directeur général;

Yvon Masse, vice–président exécutif et chef de la direction financière;

Jack McBain, premier vice–président, Exploitation;

Serge Cantin, avocat général.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CA1
XC27
-T52

Governm
Publicat

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 39

Thursday, April 1, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 39

Le jeudi 1er avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25549—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 1, 1993
(56)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:10 o'clock a.m. this day, in Room 237–C, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, and John Manley.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Defunct National Transportation Act Review Commission: John Gratwick, Former Commissioner; Horst Sander, Former Commissioner; Warren Everson, Former Executive Director.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee proceeded to consider the National Transportation Act Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review".

John Gratwick made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:40 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:47 o'clock a.m., the sitting resumed.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE JEUDI 1er AVRIL 1993
(56)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 10, dans la salle 237–C de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'ancienne Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux: John Gratwick, ex–commissaire; Horst Sander, ex–commissaire; Warren Everson, ex–directeur général.

En exécution du mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité examine le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation».

John Gratwick fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 40, la séance est suspendue.

À 11 h 47, la séance reprend.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, April 1, 1993

• 1010

The Chairman: I call the meeting to order. Before we get started I'd like to take the opportunity to welcome to the committee's proceedings our newest member.

Mr. Chartrand, welcome to the transportation committee. You've been in and out before I've had an opportunity to properly recognize you and welcome you to join with the committee. We'll look forward to your participation.

Mr. Chartrand (Verdun—Saint–Paul): Thank you.

The Chairman: This morning we have with us from the now defunct National Transportation Act Review Commission: Mr. John Gratwick, former commissioner; Mr. Horst Sander, former commissioner; and Mr. Warren Everson, former executive director.

Welcome, gentlemen, to the proceedings of the review. I understand, Mr. Gratwick, that you have some brief comments you'd like to begin with, so I invite you to lead off.

Mr. John Gratwick (Former Commissioner, National Transportation Act Review Commission): Thank you, Mr. Chairman.

To complete the former picture, you met with our former chairman earlier this week. The two other former members of the commission were Dr. Clay Gilson of Winnipeg and Frank Collins of Montreal. Unfortunately, neither was able to be here with us today, so we take the task of representing them. I'm not quite sure what representing a former position means, but that's what we'll try to do.

I can safely say, I think for all of us, that we found our task on this commission not only extremely interesting but, we believe and hope, also useful. The discussion that the chairman and I think Warren Everson had with you at the beginning of our work last year helped to set the tone and format for what turned out to be the very intensive gathering of information and advice we went through in the comparatively short time available to us.

We received over 150 written submissions, and we met with literally hundreds of people representing over 70 or 80 organizations and stakeholders—all of them very knowledgeable people. The written submissions became quite a flurry of exchanges among participants during the time of the hearing, and as a result further information was sent to us sometimes as a consequence of people seeing what some others had said and so on. We finished up with a very rich package of information, because in addition we had of course conducted both in–house and what I might call out–house research on some of the key areas and issues that we were not only directed to examine, but had been advised by you and others were obviously important.

Our statutory timetable forced us to bring our gathering process to an end by early October. We then had a comparatively short while to try to marshal our thoughts and conclusions from this mass of information. We had to have the report absolutely complete by mid–December to enable the process of printing and translation to meet the deadline of January 31.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 1er avril 1993

Le président: La séance est ouverte. Avant de commencer, je souhaite la bienvenue à notre nouveau membre.

Monsieur Chartrand, bienvenue au Comité des transports. Vous êtes entré et sorti avant que j'aie eu la chance de signaler dûment votre présence et de vous souhaiter la bienvenue. Nous avons hâte de vous entendre.

M. Chartrand (Verdun—Saint–Paul): Merci.

Le président: Nous accueillons ce matin des représentants de la défunte Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, soit MM. John Gratwick, ex–commissaire, Horst Sander, ex–commissaire, et Warren Everson, ex–directeur général.

Bienvenue, messieurs, aux délibérations du comité. Je crois savoir, monsieur Gratwick, que vous avez de brefs commentaires à nous présenter. Vous avez donc la parole.

M. John Gratwick (ex–commissaire, Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux): Merci, monsieur le président.

Je vais compléter le tableau de notre défunte organisation. Vous avez rencontré notre ex–président plus tôt cette semaine. Les deux autres ex–commissaires étaient Clay Gilson, de Winnipeg, et Frank Collins, de Montréal. Malheureusement, aucun des deux n'a pu nous accompagner aujourd'hui, et nous nous chargerons donc de les représenter. Je ne sais pas trop ce que veut dire représenter un ex–commissaire, mais c'est ce que nous allons essayer de faire.

Je peux affirmer sans danger, en notre nom à tous, que nous avons trouvé notre travail à la Commission non seulement très intéressant, mais aussi utile, nous le croyons, et l'espérons du moins. La discussion que le président et, sauf erreur, Warren Everson ont eue avec vous au début de nos travaux l'année dernière a contribué à donner le ton et à orienter ce qui est devenu l'exercice très poussé de collecte de renseignements et de conseils auquel nous nous sommes livrés dans le peu de temps dont nous disposions.

Nous avons reçu plus de 150 mémoires et entendu des centaines de témoins représentant plus de 70 ou 80 organisations et parties intéressées—tous des gens très informés. Les mémoires ont provoqué une foule d'échanges entre les participants au cours des audiences, et on nous a parfois fait parvenir d'autres renseignements à la suite de certaines interventions, etc. Nous nous sommes retrouvés avec une masse très riche d'information, parce que nous avions, bien entendu, effectué d'autres recherches, à la fois à l'intérieur et à l'extérieur, si je peux m'exprimer ainsi, sur certaines des grandes questions qu'on nous avait demandé d'examiner et dont d'autres intervenants et vous–mêmes nous aviez signalé l'importance évidente.

Le calendrier que nous imposait la loi nous a forcés à mettre fin au processus de collecte d'information au début d'octobre. Nous avons ensuite eu peu de temps pour réunir nos idées et tirer des conclusions de cette masse de renseignements. Nous avons dû terminer le rapport à la mi–décembre, afin de pouvoir le faire traduire et imprimer, et de respecter le délai du 31 janvier.

[*Texte*]

The report itself was presented to the minister on time—in fact, I think four days early—but it was then another five weeks or so before it was tabled in the House. There have been two or three weeks since. It's now April 1, so I'm afraid that some of our thinking is already five months old, if you like. We couldn't very well help that, but because we were being asked to identify possible directions and alternatives that were available to Canada for the next 10 to 15 years, I don't think that matters. I don't think our primary concern was the urgent. Our concern was more with the longer–term important. We hope that the report will go some way to serving that purpose.

That's all I wish to say now. We'll cope with any questions you pass to us, if we can, or we'll comment, as you wish.

The Chairman: Thank you very much, sir.

Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Gentlemen, welcome to our committee. I appreciate your taking the time on this blustery winter day to come and join us.

• 1015

I'm not sure if the chairman is even aware of this yet, but I had a quick meeting with the transport minister this morning. He indicated to me that within the week he will announce that Hamilton airport will indeed be designated as the second principal airport for southern Ontario. Are you aware of that? Can I have your comments?

The Chairman: I don't have any comments.

Mr. Keyes: Then I'll add that it's April Fool's Day, and get on with my question. Gee, it felt good when I said that, though. I can hardly wait for the day we see that.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): In your dreams.

Mr. Keyes: In my dreams, he says. I won't even identify the member who said that.

Needless to say, gentlemen, you worked very hard in putting together your review of the NTA. I congratulate you on producing what you feel is the direction of the transportation sector. It is in a mess regarding rail and air.

I think we can say I certainly have some differences in the approach you are recommending in the body of this report. As I go recommendation by recommendation, I have great difficulty with some of the direction being given to the government of where to go over the next series of months and years, specifically because it doesn't answer the questions I feel to be in the interests of, or of great concern to, Canadians who live outside the major centres of this country.

In my opinion, the thrust of this report screams deregulation. When I look at the history of where the airline industry was in this country and I see what has transpired post–deregulation in this country, I get worried. I get worried when I read the recommendations you put forward, for example, having to do with the national railway system in this country. I don't want to see a duplication of what has happened in the airline industry in this country.

Recommendation 39 reads: "The Government of Canada initiate measures necessary to privatize CN Rail". How do you visualize this coming about, gentlemen? How do you visualize CN being privatized, and in what manner? If you can, I'd like

[*Traduction*]

Le rapport a été présenté au ministre à temps—et même quatre jours avant le délai prévu, sauf erreur—mais il n'a été déposé à la Chambre qu'environ cinq semaines plus tard, il y a deux ou trois semaines. Nous sommes le 1er avril, et certaines de nos réflexions datent déjà de cinq mois. C'était à peu près inévitable, mais comme on nous a demandé de dégager des orientations et des solutions possibles pour le Canada au cours des 10 à 15 prochaines années, je ne crois pas que ce soit important. Nous nous sommes penchés non pas sur ce qui est urgent, mais plutôt sur le long terme. Nous espérons que le rapport atteint en partie cet objectif.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Nous répondrons à vos questions, si nous le pouvons, ou nous ajouterons des commentaires au besoin.

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Keyes.

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Messieurs, bienvenue au comité. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir vous joindre à nous en cette belle journée de tempête d'hiver.

Je ne sais pas si le président est au courant, mais j'ai rencontré brièvement le ministre des Transports, ce matin. Il m'a dit qu'il annoncera, d'ici une semaine, que l'aéroport de Hamilton deviendra le deuxième aéroport principal du sud de l'Ontario. Le saviez–vous? Qu'en pensez–vous?

Le président: Je n'ai rien à dire.

M. Keyes: Je dirai donc que nous sommes le 1er avril et je vais poser mes questions. Cela m'a toutefois fait beaucoup de bien, et j'attends ce jour avec impatience.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Vous rêvez en couleurs.

M. Keyes: Il dit que je rêve en couleurs. Je ne préciserai même pas qui a tenu de tels propos.

Il va sans dire, messieurs, que vous n'avez pas ménagé les efforts dans votre examen de la LTN. Je vous félicite d'avoir produit ce que vous considérez comme l'orientation future du secteur des transports. Le transport ferroviaire et aérien est dans un état pitoyable.

La démarche que vous recommandez dans le corps du rapport est certainement différente. En lisant les recommandations une à une, j'ai beaucoup de difficulté à comprendre certaines orientations que l'on recommande au gouvernement au cours des mois et des années à venir, surtout parce qu'on ne répond pas aux questions qui, selon moi, intéressent et préoccupent beaucoup les Canadiens qui vivent hors des grandes agglomérations.

J'estime que ce rapport sent la déréglementation à plein nez. Or, étant donné l'évolution de l'industrie du transport aérien au Canada depuis la déréglementation, je suis inquiet. Les recommandations que vous proposez, par exemple, au sujet du réseau ferroviaire national me préoccupent. Je ne veux pas que ce qui est arrivé au transport aérien au Canada se reproduise pour le rail.

La recommandation 39 se lit ainsi: «Nous recommandons que le gouvernement fédéral prenne les dispositions nécessaires en vue de privatiser les Chemins de fer nationaux du Canada». Comment entrevoyez–vous cette privatisation du CN, messieurs?

[*Text*]

specifics. Is it a share issue? Is it again a recapitalization of the railway system in order to provide the shares, in order to rid itself of the debt? How do you see this privatization? What's the method by which you see the privatization happening?

Mr. Gratwick: Obviously I don't think we're considering a simplistic ad in the paper to see who wants to buy it. You wouldn't get many takers.

Mr. Keyes: Who would buy it?

Mr. Gratwick: I think you have to look at that statement of privatization in the context of what is already beginning to happen in the reshaping of our rail system, of which a great deal more has to happen.

First of all, there's the small–scale privatization going on already, the selling off of pieces of it to short–line operators. That clearly is privatization of a piece of the railway. There's no doubt. That process quite likely will extend considerably. Once we get the hang of it and once we manage to get some of the bureaucratic barriers out of the way of doing that, it may well turn out to be a very useful solution for large parts of the system.

• 1020

Secondly, both railways have not only been saying for a very long time that a large amount of their trackage is in fact unused — I mean, there's a very sharp distribution of use of railway track. They say that about 90% of the traffic travels on one–third of the trackage, a further 9% travels on the next third of the trackage, and 1% travels on the remaining third of the trackage.

Clearly, some massive adjustments have to take place with the amount of property that's dedicated to the rail bed. The railways themselves have now started considering and are in fact — and you may have more about this yesterday — actively moving towards looking to at least some form of joint ownership of rail bed. Once they start dropping off fairly large pieces, we're no longer going to have continuous connections everywhere by both railways. They will have to go into some form of track sharing.

One assumes that the operation under those circumstances will be by an independent or separate body. If it involves CP, it could be 50% CP, 50% CN. It would be a semi–public, semi–private operator of those pieces of trackage that they want to operate jointly. The usage of that track would then be, one assumes, by initially the two companies — CN and CP would both use the same track.

It's a short step then to see other forms of contract users of that track coming onto the line. In fact, CN may then find that the best way of operating that sort of business is to split its operating side into regional or perhaps commodity–specific companies, more like the trucking industry does, and to operate over this jointly owned or jointly available track.

[*Translation*]

Comment s'y prendra–t–on, selon vous? Donnez–moi des détails, si vous le pouvez. Émettra–t–on des actions? Recapitalisera–t–on de nouveau le réseau ferroviaire afin de pouvoir offrir les actions et de libérer le réseau de sa dette? Comment entrevoyez–vous cette privatisation? Comment s'y prendra–t–on, selon vous?

M. Gratwick: Nous n'envisageons pas, bien entendu, de publier simplement une annonce dans les journaux pour dénicher des acheteurs éventuels. Les preneurs ne seraient pas nombreux.

M. Keyes: Qui achèterait?

M. Gratwick: Il faut envisager la privatisation dans le contexte de ce qui commence déjà à se dessiner quant à la structuration du réseau ferroviaire. Il reste encore beaucoup à faire à cet égard.

Tout d'abord, on a déjà commencé à privatiser sur une petite échelle en vendant des éléments du réseau à des exploitants de lignes secondaires. Il s'agit clairement, dans ce cas, de la privatisation d'une partie du réseau. L'opération prendra fort probablement beaucoup d'ampleur. Lorsque nous aurons appris comment nous y prendre et que nous aurons réussi à surmonter une partie des obstacles administratifs, cette façon de procéder pourrait très bien se révéler très utile pour la vente de parties importantes du réseau.

Deuxièmement, les deux sociétés ferroviaires affirment depuis très longtemps qu'une partie importante de la voie ne sert pas — je veux dire que l'utilisation de la voie est répartie très clairement. Elles affirment qu'environ 90 p. 100 du trafic emprunte le tiers de la voie, qu'une autre tranche de 9 p. 100 emprunte le tiers suivant de la voie, et que le dernier tiers sert à 1 p. 100 du trafic.

Il est clair qu'il faut modifier radicalement l'étendue des terrains consacrés à l'infrastructure ferroviaire. Les sociétés ferroviaires ont elles–mêmes commencé à examiner la question, et elles étudient activement, en fait — vous en avez peut–être entendu davantage à ce sujet hier — la possibilité de passer à une forme quelconque de copropriété de l'infrastructure ferroviaire. Lorsque les sociétés ferroviaires auront commencé à vendre des terrains assez vastes, il n'y aura plus de liaison continue pour les deux lignes ferroviaires. Elles devront commencer à partager les voies.

On suppose qu'il faudra alors une entité indépendante ou distincte. Si le CP y participe, cela pourrait être à parts égales avec le CN. Il s'agirait d'un exploitant semi–public et semi–privé des tronçons de voie que les entreprises veulent exploiter conjointement. On suppose que les deux entreprises utiliseraient au début les voies en question, qu'elles utiliseraient toutes deux la même voie.

L'étape suivante est assez facile à franchir, et l'on peut très bien prévoir que d'autres usagers utiliseront les voies à contrat. En fait, il se peut très bien que le CN constate que la meilleure façon d'exploiter une telle entreprise consiste à répartir ses activités d'exploitation entre des compagnies régionales, voire même spécialisées, un peu comme le fait l'industrie du camionnage, et à utiliser les voies qui appartiennent aux deux sociétés, ou auxquelles celles–ci ont toutes deux accès.

[*Texte*]

Privatization can happen in that creeping sort of way by a series of steps in different directions. I personally think, and we have at least indicated this should be explored, that the longer–term view is that the rail bed will become genuinely commonly used like all the other modes; there would be a common user right–of–way. Operators will then be free, if they're fit, willing and able, to operate on it.

Mr. Keyes: Would it then be your opinion or your vision that CN would begin, as you have indicated, to sell off, abandon trackage here and there or anywhere in Canada, in order to make itself more financially viable? Where does it end? Where does the selling off of this bit of track here and that bit of track there, and this bit of track there and any bit of track anywhere, stop?

Mr. Gratwick: I would hope the stopping point would be as a result of the work that's going on at the moment with that joint federal–provincial task force that is attempting to define a national rail network for the country — in other words, to literally look at the railways, provincial and federal railways in the country, and decide what it is that's the basic core rail system.

Mr. Keyes: Do you see any kind of a conflict there, though? While CN is attempting to get down the road to being financially more stable, the provinces and feds get together and say this is what it's going to take to create a needed, for all reasons, national network system in the country. Do you see any kind of a conflict there?

Mr. Gratwick: Of course there are conflicts, not only between them, but also within. I mean, you can't get agreement within the railways on some of these things, but that sort of massive adjustment is certainly not going to be easy. I think the overriding question is that it's probably inevitable. I don't think we can stop it from happening if we want to have any intelligent rail system in the country at all.

It's certainly not going to be easy, but I think we're going to have to find ways of getting there. I don't think this initial task force that the federal and provincial governments have established to look at this, with its terms of reference, is getting along all that easily.

Mr. Keyes: I think the difficulty also may be that your definition of what an intelligent railway system may be and, say, my definition of what an intelligent system may be are more than likely very different. Mine would lean more towards supplying those outlying regions of Canada with a piece of rail that maybe private enterprise wouldn't touch with a ten–foot pole because it won't make them money.

• 1025

So how does that piece of rail line sustain itself? CN says they don't want it because it's a drain on their system. So who takes it? The government takes it. Do you know what happens. . .?

Mr. Gratwick: Those regional problems and outlying problems at the moment are squarely in the lap of the provinces, which also have to decide the same questions about highways to those same places. Their difficulty at the moment is that there is no linkage between the planning and the thinking for the two modes. At the moment we are perhaps dropping off or attempting to drop off rail lines that might in the longer term be better kept under some arrangement, whether it's a

[*Traduction*]

La privatisation peut se faire ainsi graduellement, par une série de mesures prises ici et là. Personnellement, je crois qu'à long terme, les voies ferrées seront vraiment mises en commun, comme c'est le cas dans tous les autres modes de transport, et nous avons indiqué au moins qu'il faudrait étudier cette possibilité. Il y aurait une emprise commune que les exploitants pourraient utiliser s'ils sont aptes et capables, et s'ils sont disposés à le faire.

M. Keyes: Croyez–vous alors que le CN commencera, comme vous l'avez indiqué, à vendre ou à abandonner des tronçons ici et là au Canada, afin d'améliorer sa viabilité financière? Où cela se terminera–t–il? Où s'arrêtera la vente de tronçons un peu partout?

M. Gratwick: J'espère que le groupe de travail fédéral–provincial mixte qui essaie actuellement de définir un réseau ferroviaire national pour le Canada fixera le point final. Autrement dit, le groupe de travail examine les chemins de fer provinciaux et fédéraux du Canada et cherche à déterminer ce qui constitue le réseau ferroviaire de base essentiel.

M. Keyes: N'y a–t–il pas conflit, en l'occurrence? Le CN cherche à stabiliser davantage sa situation financière, mais les provinces et le fédéral décident de ce qu'il faudra pour créer un réseau national dont le pays a besoin pour toutes sortes de raisons. Y voyez–vous un conflit?

M. Gratwick: Il y a, bien entendu, des conflits non seulement entre les intervenants, mais aussi chez chacun d'entre eux. On ne peut amener les sociétés ferroviaires à s'entendre sur certains de ces aspects, mais une restructuration d'une telle envergure ne sera certainement pas facile. Le plus important, à mon avis, c'est qu'elle est probablement inévitable. Je ne crois pas que nous puissions bloquer cette restructuration si nous voulons que le Canada ait un réseau ferroviaire intelligent.

Cela ne sera certainement pas facile, mais nous devrons trouver des moyens de créer un tel réseau. Le groupe de travail que les gouvernements fédéral et provinciaux ont chargé d'examiner la question ne s'entend pas très bien.

M. Keyes: Votre définition de ce qui constitue un réseau ferroviaire intelligent a de très fortes chances d'être très différente de la mienne, ce qui pose aussi un problème Je préconiserais plutôt de fournir aux régions périphériques du Canada un tronçon ferroviaire dont l'entreprise privée ne voudra peut–être absolument rien savoir parce qu'il ne sera pas rentable.

Comment le tronçon en question s'autofinance–t–il? Le CN n'en veut pas parce qu'il gruge ses recettes. Qui le prend en charge? C'est le gouvernement. Savez–vous ce qui se produit. . .?

M. Gratwick: Les provinces sont saisies directement de ces problèmes des régions et de la périphérie, et elles doivent aussi prendre les mêmes décisions au sujet des routes d'accès aux mêmes endroits. Le problème, pour le moment, c'est qu'il n'y a aucun lien entre la planification et la réflexion qui se font à l'égard des deux modes de transport. Actuellement, on abandonne ou essaie d'abandonner des tronçons qu'il serait peut–être préférable, à long terme, de garder conformément à

[*Text*]

private operation or a provincial operation, as many of them are now, or some other form of arrangement.

Mr. Keyes: I don't want to get into a discussion about whether it's provincial or federal because the money still comes out of the same pocket — the taxpayer's pocket. The reality is that if you are going to set up a national railway network in this country, you are going to have to service parts of Canada that may not be profitable to service.

Mr. Gratwick: Not necessarily. This is where the mix of the core... The Trans–Canada Highway does not serve every community in the country. It's a national highway network, but the local systems complement it and add to it. It would be exactly the same with the railway — small private operators, provincial operators, the provincial railways in some cases, and one–industry operators. This happens now. They will provide the more remote and specialized connections to it, if it so suits them. I don't think there's any conceptual difficulty in that sense.

Mr. Keyes: I can see a difficulty. If the national railway sees a piece of rail coming to the main line and they're not really interested in it and they want to sell it off and nobody picks it up — somebody will have to pick it up, and who will that be? Will it be the federal government? Is that where the interests of the government come in when you talk about government involvement or intervention?

Mr. Gratwick: In the sort of cases that you are talking about it would have to be by agreement between the two levels of government. It won't be one or the other.

Mr. Keyes: What I see here is almost a full circle coming around. We're at the stage now where the government is helping to create and maintain a national rail system in this country. Then CN, through your participation, says the best way to go is to privatize. In order to do that they will have to sell off pieces of it to become financially stable enough to issue shares to increase the attractiveness of CN.

Many private enterprises wouldn't touch that so the government would end up picking it up again. Invariably the government, either federal or provincial, would end up running a railroad to serve the outlying parts of Canada, while a private company called CN would be running the main line. So all we've done, and it will probably have taken two decades to do it, is create another body that the government has to support with all these branch lines that nobody wants to touch because they are not profitable. But CN will be okay in the end because eventually they will be privatized. They will be running a neat, unsubsidized and profitable rail line from coast to coast, while the government is stuck because they don't have the income coming in from the main line.

Mr. Warren E. Everson (Former Executive Director, National Transportation Act Review Commission): Mr. Chairman, there are a couple of issues here that are intertwined. In the report we said that we saw the privatization of CN as a long–term thing, and we weren't exactly sure how that would be contrived given that it's a difficult corporation to think of selling. The motivation there, I think, was that we couldn't find anybody who could tell us what CN is doing in the

[*Translation*]

un arrangement quelconque, qu'ils soient exploités par le secteur privé, par les provinces, comme cela se fait actuellement dans beaucoup de cas, ou autrement.

M. Keyes: Je ne veux pas me lancer dans une discussion quant à savoir si la question est du ressort des provinces ou du fédéral, parce que l'argent sort toujours des poches du contribuable. La réalité est la suivante: si l'on veut établir au Canada un réseau ferroviaire national, il faudra desservir des régions du Canada qui ne seront peut–être pas rentables.

M. Gratwick: Pas nécessairement. Voilà où l'ensemble des infrastructures de base... La route transcanadienne ne dessert pas toutes les localités du pays. Il s'agit d'un réseau routier national, que les réseaux locaux complètent toutefois. Il se passera exactement la même chose dans le cas du réseau ferroviaire — il y aura de petits exploitants du secteur privé, des exploitants provinciaux, les sociétés ferroviaires provinciales dans certains cas, et les exploitants spécialisés. C'est déjà le cas. Les exploitants fourniront les liaisons les plus éloignées et spécialisées, si cela leur convient. Je ne crois pas qu'il y ait de problème conceptuel à cet égard.

M. Keyes: J'entrevois un problème. Si la société ferroviaire nationale n'est pas vraiment intéressée à un embranchement, si elle veut le vendre et ne trouve pas preneur — quelqu'un devra s'en charger. De qui s'agira–t–il? Est–ce que ce sera le gouvernement fédéral? Est–ce à ce moment–là que les intérêts du gouvernement entrent en jeu, lorsque vous parlez d'intervention gouvernementale?

M. Gratwick: Dans le genre de cas dont vous parlez, cela devra se faire après entente entre les deux niveaux de gouvernement. Ce ne sera pas l'un ou l'autre.

M. Keyes: On boucle presque la boucle. Nous en sommes maintenant au stade où le gouvernement aide à créer et à maintenir au Canada un réseau ferroviaire national. Le CN affirme alors, par votre entremise, que la privatisation est la meilleure solution. À cette fin, le CN devra vendre des parties du réseau afin de stabiliser sa situation financière suffisamment pour pouvoir émettre des actions et devenir plus intéressant.

Beaucoup d'entreprises privées ne seront pas intéressées, et le gouvernement finira par reprendre le collier. Le gouvernement, fédéral ou provincial, finira inévitablement par exploiter une société ferroviaire afin de desservir les régions périphériques du Canada, tandis qu'une entreprise privée appelée CN exploitera la ligne principale. Nous n'aurons alors, après probablement deux décennies, que réussi à créer une autre entité que le gouvernement devra appuyer et qui devra exploiter tous ces embranchements dont personne ne voudra parce qu'ils ne sont pas rentables. Le CN s'en tirera toutefois très bien en bout de ligne, parce qu'il finira par être privatisé. Le CN exploitera, d'un littoral à l'autre, une voie ferrée sans problème, non subventionnée et rentable, tandis que le gouvernement sera pris au piège parce qu'il ne disposera pas du revenu produit par la voie principale.

M. Warren E. Everson (ex–directeur général, Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux): Monsieur le président, il y a en l'occurrence quelques questions qui sont enchevêtrées. Nous avons dit, dans le rapport, que nous considérons la privatisation du CN comme un projet à long terme et que nous ne savons pas exactement comment on s'y prendra, parce que c'est une entreprise difficile à vendre. Nous avons tenu de tels propos parce que personne n'a pu nous dire

[*Texte*]

public sector today. If it is a service, then why does it have a commercial mandate and why is it in direct competition with truckers and other railways and so on? We saw other legislation in the act to make sure that a government–funded agency didn't gouge them or prey on them.

• 1030

Mr. Keyes: Only because it makes the rail line as a whole more healthy, and there is some income.

Mr. Everson: The commission essentially said that we should have a long–term plan for CN; that we should know whether we're trying to run a government service or a business. On the issue of abandonment, my commissioners invented a provision that I thought was fairly creative to deal with the abandonment issue, specifically on the one you're talking about.

The act says the customer should say whether or not a line is in business, and if the freight on the line is not paying for it, then one of two things is happening. Someone else is paying for it or the taxpayer is. Rather than just say, all right, outright abandonment and that's it, and you just back off and let them abandon anywhere they want, we tried to contrive something that I call a minimum subsidy auction. In the event you followed the model, you would create a system whereby the NTA pre–published its criteria for something called the public interest, which would override economic consideration. If it was, for example, a crucial interchange so somebody would be cut off because of an abandonment, you would pre–publish that. In the event that somebody was going to abandon, they would file with the NTA their intent to abandon. The agency would run a hearing in which they determined whether or not this particular line constituted a public interest. In the event they found that it did, they would then conduct an auction process to find out that if the economy was not going to run this line, what would be the minimum subsidy we could come up with by a competitive auction process. If at the end of the day nobody wanted the line — it was an economic disaster — we even suggested that there be provision for the agency to subsidize its continued maintenance.

Mr. Keyes: I'm not going to shift gears here because I'm pretty sure my colleague, who has a very big interest in the rail, may want to continue that line of questioning. As a matter of fact, with only a couple of minutes left — you're probably going to go along the rail line — I'll come back on a different mode on another round.

The Chairman: Then we'll move on to Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you, not only for appearing today but for your work over the last year in analysing the NTA and bringing forth recommendations. Like my colleague I agree with some, I don't agree with others. But that's the nature of this committee and this place.

One of the recommendations you did not make and yet you clearly support from your comments is the need for somebody, whether it's the minister or the NTA, to decide what the basic national rail infrastructure should be. Did the commission

[*Traduction*]

ce que fait le CN dans le secteur public. S'il s'agit d'un service, pourquoi alors l'entreprise a–t–elle un mandat commercial et pourquoi fait–elle directement concurrence aux camionneurs, aux autres sociétés ferroviaires, etc.? D'autres dispositions de la loi font en sorte qu'une entreprise subventionnée par l'État ne puisse exploiter ces entreprises ou en faire leur proie.

M. Keyes: C'est simplement parce que l'ensemble du réseau devient plus solide et produit un certain revenu.

M. Everson: La commission a déclaré essentiellement qu'il faut un plan à long terme au sujet du CN, et qu'il faut savoir si nous essayons d'exploiter un service public ou une entreprise. Au sujet de l'abandon des voies, les membres de notre commission ont formulé une disposition que j'ai cru assez créative, particulièrement dans le cas d'abandon de voies dont vous parlez.

La loi précise que le client doit dire si une voie est utilisée, et si les marchandises qui empruntent la voie ne la rentabilisent pas, il se passera l'une des deux choses. Quelqu'un d'autre paiera, ou ce sera le contribuable qui le fera. Au lieu de nous résigner à l'abandon direct, de baisser les bras et de laisser les sociétés ferroviaires abandonner tous les embranchements qu'elles veulent laisser tomber, nous avons essayé de concocter ce que j'appelle l'encan de la subvention minimum. En suivant ce modèle, on créera un système où l'ONT publiera à l'avance ses critères à l'égard de ce qu'on appelle l'intérêt public, et ces critères l'emporteront sur les considérations économiques. Dans le cas, par exemple, d'un lieu de correspondance crucial, on publiera à l'avance les critères en question si l'abandon d'un embranchement interrompt le service vers une destination. Une entreprise qui veut abandonner un embranchement en préviendra l'ONT. L'office organisera alors une audience qui servira à déterminer si la ligne en question sert l'intérêt du public. Si l'office conclut que c'est le cas, il procédera alors à un encan pour déterminer, si l'embranchement en question n'est pas rentable, quelle sera la subvention minimum que l'on pourra établir à la suite d'un encan compétitif. À la fin de la journée, si l'embranchement n'intéresse personne — parce qu'il s'agit d'un désastre financier — nous avons même suggéré qu l'on prévoie que l'office puisse subventionner le maintien.

M. Keyes: Je vais poursuivre dans la même veine parce que je suis presque sûr que mon collègue, le secteur ferroviaire que s'intéresse énormément, voudra peut–être le faire aussi. En fait, comme il ne me reste que quelques minutes — vous allez probablement continuer à parler de la voie ferrée — je poserai des questions sur un autre mode de transport au cours d'un deuxième tour de table.

Le président: Nous passerons alors à M. Angus.

M. Angus: Messieurs, je vous remercie non seulement d'être venus témoigner aujourd'hui, mais aussi du travail que vous avez fait au cours de l'année écoulée en analysant la LTN et en présentant des recommandations. Comme mon collègue, je suis d'accord avec certaines, mais pas avec d'autres. C'est toutefois là la nature du comité et du Parlement.

Il y a une recommandation que vous n'avez pas formulée mais que vous appuyez manifestement, si l'on se fie à vos commentaires: quelqu'un, que ce soit le ministre ou l'ONT, doit préciser quelle doit être l'infrastructure ferroviaire

[*Text*]

consider that kind of recommendation? If so, why did you not pursue it by putting it in the document and calling on the government to determine what the basic rail infrastructure should be?

Mr. Gratwick: I think in part it was the fact that before we'd even started this task force, the federal–provincial task force to do just that had already been set up. It was an ongoing process. It perhaps has square wheels; it's going rather slowly.

Mr. Angus: I don't think it's going anywhere.

Mr. Gratwick: Maybe all we've been able to do is to reinforce the need to do it.

Mr. Angus: But in fairness, sir, in other recommendations you encouraged the railways to continue to do what they're doing, which is examine the options of working together. Would it not have been helpful to the rail industry for you to make that kind of very strong recommendation that not only they get on with their work, but they do it soon?

Mr. Gratwick: Yes. Clearly we didn't do enough homework to come up with definitive processes for these things. We also suggested that the process not only of sharing but perhaps moving towards sort of the common user, which would by definition mean that somebody would have to define what was going to be that trackage, should be further explored by the government. I think we saw that in conjunction with what is already happening. I don't think it's going to be one neat process of taking a map and then neatly drawing it and saying, that's it. We're going to have to put in perhaps a variety of mechanisms to handle rather specific situations in different parts of the country. What may well work in one area will not work somewhere else. Therefore, I don't think the answer's going to be quite as tidy as we might like it to be when the end comes. It very rarely is.

• 1035

Mr. Angus: Also, too, the ministers of transport, provincially and federally, did come to a determination of what the basic national highway system—

Mr. Gratwick: Yes, they did. It's the same—

Mr. Angus: —should be, both in terms of the standards and the routings, probably much beyond what a lot of us thought they would do. It is possible.

Mr. Gratwick: It is possible.

Mr. Angus: All right, let me shift it slightly. The NTA currently has before it one application for which nobody even questions the fact that a railway company is asking to abandon a main line. That's the CP application to eliminate the Sherbrooke to Saint John, New Brunswick route. That is their main line; that is their only line to Atlantic Canada. There's some debate as to whether the Truro to Sydney line that CN is asking to sell to Railtech is in fact a main line, although it was key–linked to the service to Newfoundland. Should the NTA be examining these kind of applications in the absence of somebody deciding what the basic national rail system should look like?

[*Translation*]

nationale de base. La commission a–t–elle envisagé ce genre de recommandation? Dans l'affirmative, pourquoi ne pas y avoir donné suite en l'incluant dans le document et en demandant au gouvernement de se prononcer sur ce qui doit être l'infrastructure ferroviaire de base?

M. Gratwick: C'est en partie parce qu'avant même le début des travaux du groupe de travail, on avait déjà créé le groupe de travail fédéral–provincial chargé de cette question. C'était un processus continu. L'exercice roule peut–être sur des roues carrées, car les progrès sont plutôt lents.

M. Angus: Je crois qu'il ne va nulle part.

M. Gratwick: Tout ce que nous avons pu faire, c'est peut–être en prouver encore plus la nécessité.

M. Angus: En toute justice, cependant, d'autres recommandations encourageront toutefois les sociétés ferroviaires à persévérer, dans d'autres recommandations, c'est–à–dire à examiner les possibilités de collaboration. N'aurait–il pas été utile pour l'industrie ferroviaire que vous recommandiez très fermement non seulement qu'on se mette à la tâche, mais qu'on le fasse rapidement?

M. Gratwick: Oui. Il est clair que nous n'avons pas fait suffisamment d'efforts pour proposer des mécanismes définitifs à ce sujet. Nous avons aussi suggéré que le gouvernement pousse plus loin son analyse non seulement du partage, mais aussi de l'évolution vers l'utilisation commune, ce qui signifierait, par définition, que quelqu'un devrait déterminer quelles voies on utilisera. Je crois que cela s'est fait dans le contexte de ce qui se produit déjà. Je ne crois pas qu'il suffira simplement de reporter un tracé précis sur une carte et de dire, voilà, c'est fait. Il faudra peut–être mettre en oeuvre toutes sortes de moyens pour faire face à des situations plutôt particulières dans différentes régions du pays. Il se peut très bien qu'une solution efficace dans une région ne le soit pas ailleurs. C'est pourquoi je ne crois pas que la solution soit aussi simple que nous le souhaiterions. C'est rarement le cas.

M. Angus: En outre, les ministres provinciaux et le ministre fédéral des Transports ont pris une décision en ce qui concerne le réseau routier national de base. . .

M. Gratwick: En effet. C'est la même chose. . .

M. Angus: . . .tant sur le plan des normes que sur celui des voies. Ils sont probablement allés beaucoup plus loin que beaucoup d'entre nous ne l'auraient cru. C'est possible.

M. Gratwick: En effet.

M. Angus: Très bien, permettez–moi de changer un peu de sujet. L'ONT est actuellement saisi d'une demande d'une société ferroviaire qui veut abandonner une ligne principale. Personne ne conteste même la demande. Je veux parler de la demande du CP, qui veut abandonner le tronçon Sherbrooke–Saint John (Nouveau–Brunswick). Il s'agit de la ligne principale de la société, de sa seule ligne en direction de la région de l'Atlantique. On se demande si la ligne Truro–Sydney, que le CN veut vendre à Railtech, est en fait une ligne principale, même si l'on a établi une liaison clé avec le service en direction de Terre–Neuve. L'ONT devrait–il examiner de telles demandes si personne ne peut décider à quoi doit ressembler le réseau ferroviaire national de base?

[*Texte*]

Mr. Gratwick: I think it would be greatly preferable if that look had been completed, but the two are in fact quite different. In the Sydney–Truro situation, it's not a question of abandonment; it's a question of an alternative operator.

Mr. Angus: That is correct.

Mr. Gratwick: It is being freely entered into and is agreed to by all the customers. Quite clearly it is going to ensure that the rail line will stay in operation much longer than it would have if it had stayed under CN. This is a plus, if anything, and it can well be accommodated within any future broader framework that may be decided. It certainly wasn't a question of it being abandoned.

Mr. Angus: No. That's fair enough.

Mr. Gratwick: The other one is a much more difficult case, because it isn't under our jurisdiction. The majority of the Saint John to Sherbrooke line, of course, goes through the U.S. The application is to the United States, not to Canada, not to the NTA.

Mr. Angus: No, no, the application is before the NTA.

Mr. Gratwick: Because of the bits that join it.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Gratwick: It has to go to the ICC before the abandonment, if that's the phrase, or alternative use. My understanding is that the expectation is that there will very likely be an American interest in taking over the American line and keeping it as a linkage.

I don't think the line will disappear. It's going to go under alternative management and control.

Mr. Angus: I appreciate the technical response, but I don't think you dealt with my philosophical question. Should applications be pursued by the NTA or the ICC for a restructuring of the rail network before someone else has defined what the minimum needs of this country are vis–à–vis rail?

Mr. Gratwick: I think in a perfect world it would be nice if we could get them done in the right order, but I don't think you can prevent the existing process from going on, particularly as it may be the spur that will cause the broader picture to emerge.

Mr. Angus: But isn't it too late? I mean, if the application for the Sherbrooke to Saint John abandonment is successful, and assuming there is nobody else to take it over, hasn't the action of one railway company defined, on a piecemeal basis, what that network is? Once it's gone, we all know that it is virtually impossible financially to restore such a line.

Mr. Gratwick: If it is actually abandoned, yes. As I say, my feeling is that we are a long way from seeing it actually being torn up.

• 1040

Mr. Angus: Let me stay within that region. I was a member of the transport committee that dealt with not only *Freedom to Move* but the legislation itself. One of the debates we had—and we decided as a committee to insert the reference to regional economic development into the act.

Now the commission has recommended its removal. I want to ask you two questions: First, why? Second, on a more legalistic basis, is it the feeling of the commission that because of where it was or the wording it had that it really had no power, no authority?

[*Traduction*]

M. Gratwick: Il serait de loin préférable qu'on ait terminé cette étude, mais les deux cas sont en fait très différents. Dans le cas de la ligne Sydney–Truro, il est question non pas d'abandonner la ligne, mais plutôt de changer d'exploitant.

M. Angus: En effet.

M. Gratwick: Tous les clients sont d'accord avec cette décision prise en toute liberté. On est ainsi clairement assuré que la ligne demeurera en service beaucoup plus longtemps que si le CN l'avait gardé. Voilà un atout dont on pourra très bien tenir compte s'il y a lieu d'élargir le cadre. Il n'était certainement pas question d'abandonner le tronçon en cause.

M. Angus: Non. Très bien.

M. Gratwick: L'autre cas est beaucoup plus difficile parce qu'il ne relève pas de notre compétence. La majeure partie du tronçon Saint John–Sherbrooke passe bien entendu par les États–Unis. La demande a été présenté aux États–Unis, non pas au Canada, ni à l'ONT.

M. Angus: Non, l'ONT est saisi de la demande.

M. Gratwick: À cause des courts tronçons qui se trouvent au Canada.

M. Angus: En effet.

M. Gratwick: Pour laisser tomber un tronçon ou l'utiliser autrement, il faut présenter une demande à l'ICC. Sauf erreur, il y a de fortes chances qu'une entreprise américaine prenne le contrôle de la ligne qui se trouve aux États–Unis et la garde comme liaison.

Je ne crois pas que la ligne disparaîtra. Elle sera administrée et contrôlée par quelqu'un d'autre.

M. Angus: Je vous remercie de votre réponse technique, mais je ne crois pas que vous ayez répondu à ma question de principe. L'ONT ou l'ICC devraient–ils examiner des demandes de restructuration du réseau ferroviaire avant que quelqu'un d'autre définisse les besoins minimum du Canada à cet égard?

M. Gratwick: Dans un monde parfait, il serait agréable de procéder dans l'ordre, mais je ne crois pas que l'on puisse empêcher le processus en cause d'aller de l'avant, particulièrement parce que ce sera peut–être l'embranchement qui déterminera le tableau d'ensemble.

M. Angus: Cependant, n'est–il pas trop tard? Si l'on accède à la demande d'abandon du tronçon Sherbrooke–Saint John, et si personne d'autre ne veut le prendre en charge, l'intervention d'une société ferroviaire ne se trouve–t–elle pas à définir, à la pièce, la nature du réseau? Lorsqu'un telle ligne est disparue, nous savons tous qu'il est à peu près impossible financièrement de la rétablir.

M. Gratwick: Oui, si on l'abandonne. Comme je le disais, je crois que les rails en question ne disparaîtront pas de sitôt.

M. Angus: Permettez–moi de demeurer dans la même région. J'ai siégé au Comité des transports qui a étudié non seulement *Aller sans entraves*, mais aussi la mesure législative même. Un des débats que nous avons tenus—et le comité a décidé d'ajouter à la loi le passage sur le développement économique régional.

La Commission a maintenant recommandé de le supprimer. J'ai deux questions pour vous. Tout d'abord, pourquoi? Deuxièmement, dans une perspective plus légaliste, la Commission croit–elle que, à cause du libellé de cette mesure ou de sa situation dans le texte, elle n'a en réalité aucun pouvoir ni aucune autorité?

[*Text*]

Mr. Horst Sander (Former Commissioner, National Transportation Act Review Commission): Not only does it not have any power because it's in the purpose clause, it also appears to distort the aims of the NDP. . .NTA—

Mr. Angus: It certainly does not distort the aims of the NDP, I'll tell you.

Mr. Sander: —in fulfilling its mission.

It's very difficult for the transport sector to define the needs of a region without knowing what the region's aims and plans are. It's very difficult. I don't think we ever denied the need for regional development, but we felt it would not help the NTA in its task to adjudicate cases before it. I think that was the main objective.

Mr. Angus: Of course, the committee felt the opposite, that it would help the regions in arguing for the continuation of a transportation service by making it very clear that transportation is a key to regional economic development. I mean, our regions cannot exist if they don't have the adequate means to move their goods and people into and out of their region. The whole country is based on that. Otherwise, everybody would live in Toronto.

Mr. Gratwick: Can I just add a little bit to this. I think we also saw this in conjunction with the changes we were suggesting, certainly as far as rail is concerned, to the abandonment or alternative use process. It seems to me that one has to get the appropriate bodies to decide what the regional development plans are or what the longer–term thinking is and then decide whether pieces of the transport system can contribute to that or not.

Again, if you start with the rail as being the decision process, you're doing it the wrong way around. Particularly in our case, regional development is unlikely in the near future to mean the building of new lines. It's going to be the control or the disposal of lines. That's got to be looked at in terms of not whether the job that the rail lines were orginally put there for is now over.

Bear in mind, we've been through this process with the canals. We had exactly the same agonizing when the railways took over from the canals. The highways have now taken over to a very large extent from the railways, and we haven't yet adjusted the rail to the new realities of transportation in this time.

Mr. Angus: I don't necessarily disagree with what you're saying in terms of the need for a broader–based policy dealing with regional development. However, isn't there a danger that because there are two different people in charge of those portfolios, transportation may get short shrift even if it's clear to everybody that a specific subsidy is needed for regional economic development and that there's a relationship to transportation?

Let's use the At and East. I was shocked when I was in Saint John to see the rubble from the grain elevator that died because the At and East rate was eliminated.

We get into conflicts, so is it not safer for the regions to have something embodied in law that is designed to promote their survival as it relates to transportation than to leave it for a broader policy question?

[*Translation*]

M. Horst Sander (ex–commissaire, Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux): Non seulement la Commission n'a–t–elle aucun pouvoir parce que la disposition en question se trouve dans la clause déclaratoire, mais cela semble aussi déformer les buts du NPD. . .de l'ONT. . .

M. Angus: Je peux vous affirmer que cela ne déforme certainement pas les buts du NPD.

M. Sander: . . .dans l'exécution de sa mission.

Il est très difficile, pour le secteur des transports, de définir les besoins d'une région sans en connaître les buts et les projets. Je ne crois pas que nous ayons jamais contesté la nécessité du développement régional, mais nous avons cru que cela n'aiderait pas l'ONT dans sa mission, qui est de se prononcer dans les affaires dont il est saisi. Je crois que c'était là l'objectif principal.

M. Angus: Bien entendu, le comité était de l'avis contraire et a cru aider les régions en défendant le maintien d'un service de transport et en précisant très clairement que les transports jouent un rôle clé dans le développement économique régional. Nos régions ne peuvent survivre sans des moyens de transport suffisants. Tout le pays repose sur ce principe. Sinon, tout le monde vivrait à Toronto.

M. Gratwick: Permettez–moi d'ajouter quelques mots à ce sujet. Nous en avons été témoins aussi dans le contexte des changements que nous proposions, du moins dans le domaine ferroviaire, au sujet des abandons ou des modifications de l'utilisation des voies. Il me semble qu'il faut amener les organismes compétents à arrêter les plans de développement régional ou à entreprendre une réflexion à long terme, et déterminer ensuite les éléments du réseau de transport qui peuvent y contribuer ou non.

Je répète que, si l'on commence à fonder le processus décisionnel sur le réseau ferroviaire, on s'y prend à l'envers. Dans le cas qui nous intéresse, il est peu probable que le développement régional entraîne la construction de nouvelles lignes avant longtemps. Il sera plutôt question de contrôle ou de cession de lignes. Il ne faut pas aborder la question en se demandant si la raison qui a justifié à l'origine la construction des voies ferrées existe encore ou non.

Il ne faut pas oublier que nous avons fait le même exercice dans le cas des canaux. Nous avons dû prendre exactement les mêmes décisions difficiles quand les sociétés ferroviaires ont pris possession des canaux. Le réseau routier a maintenant remplacé, dans une grande mesure, le réseau ferroviaire, et les sociétés ferroviaires n'ont pas encore rectifié le tir en fonction des nouvelles réalités du transport moderne.

M. Angus: Je ne rejette pas nécessairement ce que vous dites au sujet du besoin d'une politique plus générale sur le développement régional. Cependant, comme deux personnes différentes sont chargées de ces portefeuilles, ne risque–t–on pas d'envoyer promener le secteur des transports, même s'il est clair pour tout le monde qu'une subvention particulière s'impose dans le cas du développement économique régional et qu'il y a un lien avec le transport?

Prenons l'exemple du tarif de l'Est. Lorsque je me suis rendu à Saint John, j'ai été surpris de voir les décombres de l'élévateur à grains, qui est disparu parce qu'on a supprimé le tarif de l'Est.

Comme il y a des conflits, n'est–il pas plus sûr pour les régions que soient intégrées dans la loi des dispositions conçues pour promouvoir leur survie en ce qui concerne les transports, et qu'elles n'aient pas à s'en remettre aux politiques générales?

[*Texte*]

Mr. Gratwick: I personally don't think that's the right way around. It seems to me that transport is the servant of other people. It is not the designer or the leader in these processes. As long as you have an arrangement in which the fall-back is to leave everything in place and subsidize it, clearly nobody is going to make the decisions that have to be made. It is much easier just to leave things alone.

• 1045

That's what we have done to a large extent with our transport system, certainly with the rail system, in the country. It has been much easier to put off the decision, the freezing of the prairie branch lines; it's easier to put it off and let somebody else worry about it. It's too easy, and we have done that so often in the past.

Mr. Angus: Mind you, I suspect the rationale was not to put it off and leave it for somebody else to worry about it, but put it off as long as we can.

Mr. Gratwick: Okay, as long as we can, but it comes to the same thing.

Mr. Angus: Yes, but it's a different philosophy.

Let me move on. You recommend in your report an increase from 25% to 49% in foreign ownership. I remember this debate in the committee very well also. My colleague Les Benjamin and I supported the current 25% reluctantly, because we had been told accurately that this was an international standard. That's what the Americans had, that was what others had. You're recommending that we increase it to 49%. I realize the figure has been out there. A number of people have talked about it, a number of people support that. Why would we do it unilaterally? Why would we make that kind of change in the absence of an international agreement that ensured there was a level playing field?

Mr. Everson: That recommendation comes in the chapter in which we talk about the government's responsibility to create and maintain competition. If other air carriers are to flourish, if there is to be resistance to a monopoly, then you access the money. As you know, in international aviation today the most traumatic issue is the enormous flood of capital moving back and forth and concentrating into large groups. That movement of capital is probably not resistible. Moreover, the concept that people would want to come and invest in our airlines. . .it's interesting that the airline industry would get to the point at which that's considered a danger. In the petroleum industry, we don't consider that a danger.

Mr. Angus: Some of us do.

Mr. Everson: Yes, I remember. If I can speak for the commission on this, if people want to come and invest in our businesses, that's a good thing: they create jobs, they create economic activity. The 49% was the cut-off on a *de jure* test: do they have a majority of shares?

[*Traduction*]

M. Gratwick: Personnellement, je ne crois pas que ce soit la bonne façon de s'y prendre. Il me semble que les transports sont au service de quelqu'un d'autre. Il ne s'agit pas de savoir qui décide ou qui mène. Tant qu'il existe un arrangement où la solution de rechange consiste à ne rien modifier et à continuer d'accorder des subventions, il est évident que personne ne prend les décisions qui s'imposent. Il est beaucoup plus facile de ne rien faire.

C'est en grande partie ce que nous avons fait pour notre réseau de transport, et sûrement pour notre réseau ferroviaire. Il a été beaucoup plus facile de reporter la décision, c'est-à-dire de ne rien faire à propos des embranchements dans les Prairies; car il est plus facile de reporter une décision et de s'en remettre à autrui. Nous avons souvent dans le passé adopté une telle solution de facilité.

M. Angus: Il ne s'agissait pas surtout à mon avis de reporter la décision et de s'en remettre à autrui, mais plutôt de reporter la décision le plus loin possible.

M. Gratwick: D'accord, le plus longtemps possible, mais le résultat est le même.

M. Angus: C'est exact, mais c'est une façon différente de voir les choses.

Laissez-moi aborder une autre question. Vous recommandez dans votre rapport que la propriété étrangère puisse passer de 25 à 49 p. 100. Je me souviens également très bien de ce débat au comité. Mon collègue Les Benjamin et moi-même souscrivions à contrecoeur à la proportion actuelle de 25 p. 100, parce qu'on nous avait dit qu'il s'agissait effectivement d'une norme internationale. C'est celle que les États-Unis et d'autre pays appliquaient. Vous recommandez que nous la portions à 49 p. 100. C'est bien le chiffre qui a été lancé: certains en ont parlé, d'autres l'appuient. Pourquoi procéderions-nous ainsi unilatéralement? Pourquoi ferions-nous un tel changement s'il n'y a pas d'entente internationale visant à ce que les règles du jeu soient équitables?

M. Everson: Cette recommandation figure dans le chapitre où nous parlons de l'obligation du gouvernement de créer et de maintenir la concurrence. Pour que d'autres transporteurs aériens soient prospères, pour qu'il y ait résistance à un monopole, il faut avoir de l'argent. Comme vous le savez, dans l'aviation internationale aujourd'hui, le problème le plus grave est le flux énorme des capitaux qui se déplacent et qui sont concentrés chez de vastes groupes. On ne peut probablement pas résister à ce déplacement des capitaux. Quant à l'idée que des gens seraient désireux d'investir dans nos compagnies aériennes, il est intéressant de noter que les transporteurs aériens en viendraient au point d'y voir un danger. Ce n'est sûrement pas le cas chez les pétrolières.

M. Angus: Ce l'est pour certains d'entre nous.

M. Everson: Oui, je m'en souviens. La Commission est d'avis, sauf erreur, que les investissements dans nos entreprises sont souhaitables, puisqu'il s'agit d'une source de création d'emplois et d'activité économique. La limite de 49 p. 100 est un critère de droit, qui touche la question de la participation majoritaire.

[*Text*]

The idea that we would say nobody can come and invest in our country unless we are allowed to go and invest in their country seems kind of ass–backwards, so we didn't recommend a waving of the control test or some other kinds of governmental intrusion. We just thought it was good to encourage investment in an industry that we want to see flourish and be healthy.

Mr. Angus: With all due respect, I think the evidence is there that foreign investment in terms of acquisitions leads to job loss. Foreign investment in terms of the creation of new industries does lead to new employment.

Mr. Everson: You can argue different industries, but we do have an interesting approach to the concept of a strategic industry in Canada. In banking and transportation we want only 25%, in petroleum we encourage foreign investment, in pharmaceuticals we change our law to encourage foreign investment. There doesn't seem to be a clear understanding of what a strategic industry is and why Canadian control of it is important.

Mr. Angus: I am not going to get into a philosophical debate on that one. We are not here to argue with you; we are here to find out why you came to the conclusion that you did.

Mr. Sander: I remember one submission that came from one of the smaller airlines. They tried to impress on us that the real power in aviation today is not in equity control but in who controls the reservation and booking systems, the repairs and those kinds of things. I think his comment was to at least give him access to the capital pool, that 49% is still not foreign ownership.

Mr. Angus: No, but at some point, whether it is 25% or 49%, it becomes a question of de facto control. You may not have the votes at the table but in terms of Canadian Airlines, AMR will effectively have 56% equity ownership of that company at the end of the 20–year agreement. At what point does equity control become board control, even though the votes may not be clearly identified as such? However, that's an argument for another place.

• 1050

Mr. Everson: There was a point in our report where we touched on that. In the future we do envision a time in which the question of who's controlling is not so important as what you're getting out of it. What if Dutch people own it? There's the Investment Canada approach that we alluded to that says that, by all means, foreigners can control the company but we would like to have a commitment from you for a certain amount of investment and employment in Canada. We think that countries of a smaller size such as Canada will do well to move to that kind of approach soon since they're going to lose control over the capital flow over the next decade.

Mr. Angus: Let me move back to rail. There are two recommendations that I appreciate seeing in there. It's the move toward separating railway operations from the ownership and maintenance of the rail plant. We had Mr. Tellier here

[*Translation*]

Il semble plutôt rétrograde de ne pas laisser des étrangers investir chez nous à moins que nous ne soyons autorisés à investir chez eux, et nous n'avons pas recommandé l'abandon du critère relatif au contrôle ni d'une autre forme d'intervention gouvernementale. Nous avons seulement pensé qu'il est souhaitable d'encourager les investissements dans une industrie que nous voulons voir prospère et saine.

M. Angus: Sauf le respect que je vous dois, j'estime qu'on a la preuve que les investissements étrangers sous la forme d'acquisitions entraînent des pertes d'emploi. Les investissements étrangers, quand ils créent de nouvelles industries, ne créent pas de nouveaux emplois.

M. Everson: Tout dépend des secteurs industriels, mais nous avons une conception intéressante d'une industrie stratégique au Canada. Dans les banques et les transports, nous n'exigeons que 25 p. 100, dans le pétrole, nous encourageons les investissements étrangers, dans les produits pharmaceutiques, nous modifions notre législation pour encourager les investissements étrangers. Nous ne semblons pas avoir une idée claire de ce qu'est une industrie stratégique et des raisons pour lesquelles le contrôle canadien est important.

M. Angus: Je ne vais pas me lancer dans un grand débat d'idées à ce sujet. Nous ne sommes pas ici pour engager une discussion avec vous, nous voulons plutôt savoir pourquoi vous en êtes venu à la conclusion de votre rapport.

M. Sander: Je me souviens d'un mémoire présenté par l'une des plus petites compagnies aériennes. Elle cherchait à nous convaincre que le pouvoir réel dans l'aviation aujourd'hui n'appartient pas à celui qui contrôle la majorité des actions, mais à celui qui contrôle notamment les systèmes de réservation, les réparations, etc. Je pense qu'elle visait ainsi au moins à avoir accès à la réserve de capitaux, tout en affirmant que 49 p. 100 ne constitue pas tout à fait un contrôle étranger.

M. Angus: Non, mais, qu'il s'agisse de 25 ou de 49 p. 100, il faut s'interroger à un moment donné sur le contrôle de fait. Il ne sera peut–être pas effectivement majoritaire au conseil mais, pour ce qui est des Lignes aériennes Canadien, AMR aura effectivement un intérêt de 56 p. 100 dans cette compagnie à la fin de l'entente dans 20 ans. La participation majoritaire équivaut–elle alors à la majorité au conseil d'administration, même si les choses ne se présentent pas aussi clairement de cette façon? Mais c'est là un débat d'un autre ordre.

M. Everson: Nous avons abordé cette question dans notre rapport. Nous voudrions bien que, dans l'avenir, la question la plus importante ne soit pas qui détient le contrôle, mais plutôt ce que nous obtenons. Et s'il s'agissait de Hollandais? Nous avons mentionné la façon pour Investissement Canada d'envisager les choses, soit de laisser le contrôle aux étrangers, à condition cependant qu'ils s'engagent à investir un certain montant et à créer des emplois au Canada. Nous pensons que les pays de taille plus restreinte comme le Canada feraient bien d'adopter rapidement une telle approche sans quoi ils n'auront plus aucune mainmise sur les flux de capitaux dans la prochaine décennie.

M. Angus: Permettez–moi de revenir au rail. Il y a deux recommandations que je suis content de voir ici. Il s'agit de la décision visant à établir une distinction entre les opérations ferroviaires, d'une part, et la propriété et la maintenance des

[*Texte*]

yesterday and he raised with us a number of questions that had to be dealt with in considering the concept. I put one question to you in terms of the thinking of the commission. Who should own that joint plant, the rail bed, and did you include along with the rail bed the signalling systems? It's basically the Swedish model.

Mr. Gratwick: We didn't explore in depth either the mechanics or the alternatives of that process. We just felt that it was one whose time was perhaps coming and it would be worthwhile for the government to make a fairly serious effort at exploring these alternatives.

You've touched on it by saying the Swedish alternative. As it happens, this is one of the things that is appearing in very different forms in a number of countries at the moment. It's something that is sort of a trend, whether it's been a single, state–owned railway that's spiffing itself up or whether it's a mixture, and there's a lot of move in this direction.

In fact, again, rather like we have with our highway system, one could envisage different forms of ownership of the various pieces of it. It might not be all one sort. One could imagine in a very actively operated area perhaps a privately operated section of the track that was a toll section, which was an alternative. Somebody might decide it would be worth building. There would be more capacity in certain areas to pick up the cream of the rail traffic, or something of that sort.

Mr. Angus: Kind of like a tunnel at Sarnia?

Mr. Gratwick: Yes, exactly. That must be one of the most difficult things. That's a far–sighted decision which is likely to become public property before they've built it.

The Chairman: We may be able to return to this.

Mr. Sander: May I just make one comment on this, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, please.

Mr. Sander: I just want to caution you in respect of Mr. Gratwick because it would have been very tempting for us to look and find prescriptions in more detail in applications for some of the recommendations we have made. On some we just lacked the knowledge or the time, and this is a very complex area.

I think our approach generally was, apart from assessing the NT–87 in the past and doing a report card, what issues do we see and where does the present law constrain us and what avenues can we suggest perhaps to deal with those bottlenecks, and this was one of those. . .this was way beyond the scope of our capacity to define in detail how it would unfold. It's a concept suggestion.

The Chairman: Mr. Atkinson.

[*Traduction*]

installations fixes, d'autre part. M. Tellier, qui était ici hier, a soulevé avec nous un certain nombre de questions qu'il fallait prendre en compte dans l'examen de cette idée. Je vous ai demandé ce que la Commission pense: qui devrait être propriétaire de ces installations conjointes, soit les voies ferrées comme telles, et comprenez–vous dans les voies ferrées les systèmes de signalisation? Il s'agit essentiellement du modèle suédois.

M. Gratwick: Nous n'avons pas exploré en profondeur ni les modalités ni les solutions de rechange à cet égard. Nous avons seulement pensé que le moment est probablement venu pour le gouvernement d'examiner sérieusement de telles solutions.

Vous avez parlé du modèle suédois. C'est effectivement ce qui se produit sous des formes différentes dans un certain nombre de pays à l'heure actuelle. C'est en quelque sorte une tendance, qu'il s'agisse d'une société ferroviaire unique appartenant à l'État qui décide de se moderniser, ou d'une combinaison de possibilités. Ça bouge beaucoup dans ce domaine.

Encore une fois, un peu comme pour notre réseau routier, on pourrait envisager diverses formes de propriété des diverses pièces de l'ensemble. Il n'est pas nécessaire que tout soit uniforme: on pourrait par exemple imaginer une section à péage dans un secteur très actif qui pourrait être une partie de la voie ferrée exploitée par le secteur privé, ce qui a été proposé comme solution de rechange. On pourrait décider que la construction en vaut la peine. Il serait davantage possible dans certaines régions de profiter des secteurs les plus rentables du trafic ferroviaire, par exemple.

M. Angus: Comme un tunnel à Sarnia?

M. Gratwick: En effet. Voilà l'une des choses probablement parmi les plus difficiles. Il s'agit là d'une décision inspirée qui pourrait avoir pour résultat d'en faire une propriété publique avant que l'ouvrage ne soit construit.

Le président: Nous pourrons peut–être revenir là–dessus.

M. Sander: J'aimerais faire une seule observation à ce sujet, monsieur le président.

Le président: Allez–y.

M. Sander: Je voudrais seulement faire une mise en garde en ce qui concerne les propos de M. Gratwick. Il aurait été très tentant pour nous de chercher et de trouver des modalités d'exploitation plus détaillées pour certaines des recommandations que nous avons faites. Dans certains cas, nous n'avions tout simplement pas les connaissances ni le temps, sans compter qu'il s'agit d'un domaine très complexe.

Outre notre évaluation de la façon dont la Loi de 1987 a été appliquée et l'établissement d'un bulletin de notes, nous avons plutôt cherché à savoir quels étaient les enjeux, quelles sont les contraintes posées par la législation actuelle et quelles solutions proposer pour régler ces problèmes. . . Nous n'étions vraiment pas en mesure de déterminer précisément ce qu'il fallait faire. Nous en sommes restés au niveau conceptuel.

Le président: Monsieur Atkinson.

[*Text*]

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you very much, Mr. Chairman. I too would like to welcome you and thank you for the work that you did on the report. Being on the transport committee for a few years, I can somewhat understand what you've gone through and so on, so we really appreciate it.

Here's my first question. It's something that I've been interested in since I've been on the transport committee. I always wondered why we don't have a national transportation policy in this country. I think we've wrestled with it and I'm sure people have wrestled with it for years. I see that you wrestle with it in your report with such things, as you say, as deregulation and let the marketplace decide. At other places you say that the government's going to have to step in and give direction here and the government's going to have to step in to the various modes and do things.

• 1055

Do you think it's possible to get to a national transportation policy given the diversity of our country, the population, the way the population's arranged in a narrow band near the border and with remote communities serving individual purposes? Are we ever going to get to a national transportation policy, or should we even try?

Mr. Gratwick: Clearly, we don't have one now. I quite agree. We have a federal transport policy of a sort, which is that one that is the purpose clause of the present act. It's been with us like that for some 20 years. As we point out, it's more honoured even by the federal government in the breach than in the observance. It is only a purpose clause. It's seen by a lot of people within the transport structure here as a sort of a vague thing up there that whereby they say, yes, if we ever get around to it, we'll do it.

Having said that, here's one of our real difficulties. It's something that everybody—almost everybody from all sides—shippers, carriers and governments, told us we lacked in this country and that we needed. It's some broad national transport—even if we don't call it policy—strategy or a vision, let's say, so that the increasing involvement of not only the federal government and the provinces and the private sector can be seen to be working toward some common direction.

It'd be nice if we could get it right to within a sort of a 90–degree orbit. It's sort of as a sector out in front, and we're going at least in the same way; none of us are going the other way. Having said that, and we struggled with it a bit, we realized that we weren't again in a position to try to put together a truly national policy. What we have done is to propose some amendments to the existing purpose clause, which serves as the preamble to the act. This is again perhaps a simplification of what was there in the past.

Again, we were heartened by the fact that while we were in session, I think it was last September, the same federal–provincial body—TAC, the Transport Association of Canada—had struck a senior task force headed by the federal deputy minister to in fact do just that. It was to produce what they're calling I think a transport vision for Canada. They are embarked on this process now.

[*Translation*]

M. Atkinson (St. Catharines): Merci beaucoup, monsieur le président. J'aimerais vous souhaiter la bienvenue et vous remercier du bon rapport que vous avez produit. Comme je siège au Comité des transports depuis quelques années, je puis dans une certaine mesure comprendre à quelles difficultés vous vous êtes heurté, de sorte que nous vous savons gré de vos efforts.

Voici ma première question, qui porte sur un aspect auquel je m'intéresse depuis que je fais partie du Comité des transports. Je me suis toujours demandé pourquoi nous n'avons pas de politique nationale des transports au Canada. Nous sommes aux prises avec ce problème depuis des années, et nous ne sommes pas les seuls. Je vois que vous débattez dans votre rapport de questions comme la déréglementation et le rôle du marché. À d'autres endroits, vous dites que le gouvernement doit intervenir et indiquer la voie à suivre dans divers modes de transport et faire des choses.

Pensez–vous qu'il soit possible d'établir une politique nationale des transports, étant donné la diversité de notre pays et de sa population, sa répartition géographique dans une bande étroite le long de la frontière, mais aussi ses localités éloignées à diverses fins? Aurons–nous jamais une politique nationale des transports ou devrions–nous même essayer d'en élaborer une?

M. Gratwick: Nous avons un semblant de politique fédérale des transports et c'est celle qui est énoncée dans une clause déclaratoire de la loi actuelle. Il y a 20 ans que nous avons cette loi. Comme nous l'avons signalé, on y fait beaucoup plus d'entorses qu'on ne la respecte, et ce, même le gouvernement fédéral. Il s'agit seulement d'une clause déclaratoire. Beaucoup de gens dans le domaine des transports n'y voient qu'un vague souhait que nous pourrons peut–être chercher à réaliser un jour.

Cela étant dit, c'est effectivement l'une de nos difficultés réelles. Il s'agit d'une pièce qui, de l'avis de tous—expéditeurs, transporteurs et gouvernements—nous fait cruellement défaut au Canada. Il nous faudrait une vaste stratégie—faute de l'appeler «politique»—nationale des transports, ou encore une vision, de sorte que tous, gouvernement fédéral, gouvernements provinciaux et secteur privé, puissent donner l'impression de se concerter pour aller dans une même direction.

Il serait intéressant si nous pouvions tous nous orienter à partir d'un quadrant d'environ 90 degrés. Nous pourrions alors dire que nous allons tous à peu près dans la même direction et que personne ne va à contre–courant. Cela étant dit, et nous avons débattu de cela quelque peu, nous nous sommes rendus compte que nous n'étions pas encore une fois en mesure d'établir une véritable politique nationale. Nous avons donc plutôt proposé certaines modifications de la clause déclaratoire actuelle, qui sert de préambule à la loi. Il s'agit encore une fois peut–être d'une simplification de ce qui existait déjà.

Nous nous sommes réjouis du fait que, pendant que nous siégions—soit, sauf erreur, en septembre dernier—le même organisme fédéral–provincial, c'est–à–dire l'Association des transports du Canada (ATC), avait formé un groupe de travail supérieur présidé par le sous–ministre fédéral pour faire exactement cela. Il s'agissait de produire ce que le groupe a appelé, sauf erreur, une «vision» des transports pour le Canada, ce à quoi il s'emploie à l'heure actuelle.

[*Texte*]

We hope that what we have said will be a contribution to their thinking. There seems to be a fair degree of good will among the various players from the provinces in trying to do this, even though they're a diverse set. I think one of the reasons, of course, is that the provinces have increasingly realized that they're faced with enormous highway expenditures, which if they're made independently and not in relationship not only to each other but to where we are intending to go, then we'll never solve our problems. We must sort out collectively the rail/road sort of interface and interchange problem.

Mr. Atkinson: Do you think we could ever get to a national transportation policy?

Mr. Gratwick: I think we're getting to a situation that is getting so difficult that we'll probably have to. These things never happen because they're nice to do. They'll happen because they're absolutely essential, and it's already too late.

Mr. Atkinson: Well, let me go from the macro situation to the micro situation of the airline industry. In your report you say that certainly deregulation is working, so continue it. However, then you seem to indicate that the government is going to have to get involved with the two airlines because they're in cutthroat competition with each other. They can't, it seems, reduce their capacity in order to look after their individual survival. Are we going to end up with—

Mr. Sander: I don't think we said that.

Mr. Atkinson: That's what I got from the reading of it.

Mr. Sander: Oh, just the opposite.

Mr. Atkinson: You're disagreeing. Okay. I'll give you the opportunity certainly to look at that. That's a perception that's happening with the airline industry at the present time.

• 1100

Why are we continuing to fight for the competition when it appears that only one airline is going to survive in the global competition? When you look at it in that context, France, Britain and so on are going to one main carrier. The European Community is struggling with the fact that all the various members have an airline with the national emblem on the tail. What is happening with that and how are they going to integrate in the European Community?

We are not the only ones, as you well know, who are struggling with all of this. So why are we asking the government to get involved? Why don't we just let the marketplace decide and whatever happens to the airlines happens?

Mr. Sander: I think that's what we said, isn't it?

Mr. Gratwick: By and large, yes.

Mr. Everson: I think the intervention that we called for related primarily to places where we thought there were structural barriers to competition. There were some restrictions to charter carriers, investment and opportunities for foreign designations and so forth. We looked at all of those with a skeptical eye and said, as the market evolves, somebody goes bankrupt, somebody else starts an airline, somebody grows and somebody contracts. What is the government doing to stop that from flowing properly? You've got to make some changes there.

[*Traduction*]

Nous espérons que ce que nous avons dit contribuera à sa réflexion. Il semble y avoir une bonne dose de bonne volonté parmi les divers intervenants des provinces à cet égard, même s'il s'agit d'un groupe éclectique. C'est que notamment, les provinces se rendent compte de plus en plus que leurs routes leur coûtent très cher et que, si elles continuent à les construire de façon indépendante et sans tenir compte ni de leurs relations les unes aux autres, ni de ce que nous entendons faire, nos problèmes ne seront jamais résolus. Nous devons chercher à régler ensemble les problèmes qui touchent à la fois le rail et la route.

M. Atkinson: Pensez-vous que nous en arriverons à avoir une politique nationale des transports?

M. Gratwick: Je pense que nous en arrivons à un point tellement difficile que nous devrons probablement le faire. On ne fait jamais ces choses tout simplement parce qu'il est intéressant de le faire, mais parce qu'elles deviennent absolument essentielles, et c'est déjà trop tard.

M. Atkinson: Permettez-moi de passer de la macro-situation à la micro-situation de l'industrie de l'aviation. Vous dites dans votre rapport que la déréglementation a eu de bons effets et qu'elle doit se poursuivre. Par ailleurs, vous semblez indiquer que le gouvernement devra intervenir pour ce qui est des deux lignes aériennes parce qu'elles se livrent une concurrence mortelle. Elles ne peuvent, semble-t-il, réduire leur capacité pour veiller à leur propre survie. Allons-nous en arriver. . .

M. Sander: Je ne pense pas que nous ayons dit cela.

M. Atkinson: C'est ce que j'ai compris à la lecture.

M. Sander: C'est tout à fait le contraire.

M. Atkinson: Vous êtes en désaccord? Soit. Je vous donnerai sûrement l'occasion d'examiner cela. C'est une perception qui est répandue à l'heure actuelle à propos de l'industrie de l'aviation.

Pourquoi continuons-nous de lutter pour assurer la concurrence quand il semble qu'une seule ligne aérienne va survivre sur le marché mondial? C'est ainsi que la France, la Grande-Bretagne, et d'autres pays n'auront plus qu'un seul transporteur principal. La Communauté européenne est aux prises avec le fait que chacun de ses membres possède sa propre ligne aérienne à ses couleurs nationales. Qu'arrivera-t-il et comment se fera l'intégration dans la Communauté européenne?

Nous ne sommes pas les seuls, comme vous le savez, qui sommes aux prises avec un tel problème. Pourquoi demandons-nous alors au gouvernement d'intervenir? Pourquoi ne laissons-nous pas tout simplement le marché décider peu importe ce qui arrivera aux lignes aériennes?

M. Sander: N'est-ce pas cela que nous avons dit?

M. Gratwick: Grosso modo, en effet.

M. Everson: Lorsque nous avons parlé d'intervention, c'était surtout dans des secteurs où il existe à notre avis des obstacles structurels à la concurrence. Il y avait certaines restrictions par exemple en ce qui concerne les transporteurs nolisés, les investissements et les possibilités de désignations étrangères. Nous avons examiné tout cela avec scepticisme et avons constaté que c'est ainsi que le marché fonctionne: un transporteur fait faillite, un autre prend la relève, un autre grossit et un autre passe des contrats. Que fera le gouvernement pour s'opposer à cela? Des changements s'imposent.

[*Text*]

The commission was at some considerable pains to not recommend that the government support any one particular carrier or subsidize a loss.

Mr. Gratwick: I think, too, that one has to consider the air industry, to some extent, in terms of literally the truly international travel side and the international alliances that support that process under the bilateral agreements, which we say probably have outlived their usefulness. Canada should move to try to get out of that. Even under those, you are now seeing more and more of these international alliances for handling blocks of global traffic. Whether Canada has one, two or zero players in that broad international game is going to be a matter for the airlines themselves to negotiate arrangements with others or not, as the case may be.

In the domestic operation, our two major carriers obviously carry a large part of this now. They had some time ago achieved their broad domestic coverage through partner airlines, most of which have been brought fairly closely in, but which probably just as easily and probably might preferably be let loose again as independents or semi–independents with perhaps arrangements with one or other of the international carriers.

I think the shape of the business will change, but essentially it has to be driven by the market. I say it ironically that we make a great deal of fuss about the air business, but essentially the majority of its business is in fact the pleasure/leisure market. It is discretionary income they are after. It is not bold and deep for the economy of the country. In fact, what airlines do most well and most happily is to take Canadians abroad so they can spend their dollars somewhere else. They are a net import.

Mr. Atkinson: In terms of the airlines then, what do we do if the marketplace decides there is one airline in the country? Do we then step in and regulate in order to protect the consumer?

Mr. Sander: I think we have addressed that very scenario.

Let me first of all say that I learned on this commission that Canada has the second–largest domestic aviation market in the world. Is that correct? Our domestic needs are not comparable to West Germany's, for example. Very few people fly from Dusseldorf to Munich. I have never understood why we look at the Canadian aviation market as whether it can support one or two airlines. Maybe it can support a whole number of airlines, depending on their size and shape. That's something I have never quite understood. If you are in the international business, I think size becomes more a factor, and that's why we have some of the problems.

We have addressed in our report this very scenario of ending up with just one monopoly airline. We have some thought pieces in our report, some of which are not very attractive, some of which we rejected out of hand, and two sort of resulted in our recommendation of what government should do should that happen.

[*Translation*]

C'est à grand regret que la Commission n'a pas recommandé au gouvernement d'appuyer un transporteur en particulier ou de compenser les pertes.

M. Gratwick: Il faut aussi à mon avis examiner l'industrie aérienne en fonction, dans une certaine mesure, des déplacements qui se font à l'échelle internationale et des alliances internationales qui favorisent ces déplacements suivant des ententes bilatérales, lesquelles sont probablement devenues périmées. Le Canada devrait chercher à se dégager de cela. Même dans le cadre de telles ententes, il existe de plus en plus d'alliances internationales qui prennent en charge des pans entiers du trafic mondial. Si le Canada doit avoir un ou deux acteurs, ou aucun, sur ce vaste échiquier international, il appartiendra aux transporteurs aériens mêmes de négocier des arrangements avec d'autres, ou non, selon le cas.

À l'intérieur du Canada, nos deux principaux transporteurs s'acquittent déjà d'une bonne partie de cette tâche. Ils ont réussi depuis quelque temps à couvrir le pays tout entier avec l'aide d'autres transporteurs, avec lesquels ils se sont assez étroitement associés, mais qui pourraient probablement aussi facilement, et peut–être préférablement, redevenir encore une fois indépendants ou semi–indépendants en négociant des arrangements avec l'un ou l'autre des transporteurs internationaux.

Cette activité commerciale est sûrement appelée à changer, mais elle doit essentiellement être fonction du marché. Ironiquement, nous nous en faisons beaucoup au sujet du transport aérien, mais il ne faut pas oublier qu'il s'agit d'un marché lié aux loisirs. C'est du revenu discrétionnaire que les transporteurs cherchent à s'accaparer. Leur activité n'est pas essentielle à l'économie du pays. Plus encore, ce que les transporteurs aériens font le mieux et avec le plus de plaisir, c'est d'amener les Canadiens à l'étranger pour qu'ils y dépensent leurs dollars. Il s'agit d'une importation nette.

M. Atkinson: Pour ce qui est des transporteurs aériens, que faisons–nous alors si le marché décide qu'il n'y a qu'un seul transporteur au pays? Devons–nous alors intervenir et établir une réglementation pour protéger le consommateur?

M. Sander: Je pense que nous avons abordé ce scénario.

J'aimerais d'abord dire que j'ai appris, en siégeant à cette Commission, que le Canada possède le deuxième plus vaste marché aérien intérieur au monde. Est–ce exact? Nos besoins intérieurs ne sont pas comparables à ceux de l'Allemagne de l'Ouest, très peu de gens, par exemple, volant de Dusseldorf à Munich. Je n'ai jamais compris pourquoi nous demandons si le marché aérien canadien est suffisant pour soutenir un ou deux transporteurs. Ne pourrait–il pas en soutenir un grand nombre, selon leur taille et leur organisation? Voilà quelque chose que je n'ai jamais tout à fait compris. Si on oeuvre sur le marché international, la taille y est sûrement pour quelque chose et c'est pourquoi nous avons certains problèmes.

Nous avons évoqué dans notre rapport le scénario selon lequel nous n'aurions plus qu'un seul transporteur qui aurait le monopole. Nous avons fait quelques réflexions à ce sujet, certaines peu intéressantes, d'autres que nous avons rejetées d'emblée, et deux qui ont abouti à notre recommandation au gouvernement si cette situation devait se produire.

[*Texte*]

Mr. Atkinson: In terms of if we did get to a single airline, should the government step in and regulate or should they let foreign carriers come in and compete?

• 1105

Mr. Sander: I've asked myself this question since I knew I was coming here. What would one re–regulate? I really ask myself about that: the number of players in the market, how many aircraft they can fly, what hours, would they be guaranteed a rate of return on an unsustainable cost base? I don't know what government could do by re–regulating the air market in those terms.

Mr. Angus: It is "can" or "why" they would do that. They are really two different questions.

Mr. Sander: When I say can, I mean in practical terms, what would the effect be? An overpriced regulated airline or number of aircraft? My personal opinion is that certainly much of the discretional traffic would just move south of the border. Go to Hawaii these days and listen to the loyalty of Canadians who vacation in Hawaii. If Delta offers a deal out of Seattle, that is how people fly. So I really ask myself what one would regulate again, and I don't have the answer.

Mr. Atkinson: Okay. I think your statement was that the bilateral air treaties are out of date.

Mr. Gratwick: They are very constraining.

Mr. Atkinson: However, when we were looking at the U.S.–Canada bilateral, the question of slots and the other airports kept coming up. There's the question of the capacity at the various airports. There's the hub concept that has developed in the United States. In order to let the free market decide all these things, there are these barriers—the reservation systems and so on—that are developed by the large airlines. How are we going to have a level playing field? Those are all barriers to true competition that would hurt a Canadian airline unless you protect them and make sure that you are negotiating. I am sure that is what they are negotiating now. Just as an aside, I wonder if they are just falling back on the old bilateral aspect of it and saying that they can't do anything except trade city pairs here, and that's what we are going to do. I think you recognize that as a problem, too.

Mr. Everson: The philosophy of the report and the practice was that government didn't have a one–or a two–or a three–airline policy. It has an open marketplace. In any open marketplace, government plays the role of policeman to ensure that someone is not engaging in predatory or market–dominant activities. You see that all the time in the retail sector and so forth. It is complex.

There is some research attached to our report with regard to what government should do about slot controls at congested airports and access to international designations and so forth.

[*Traduction*]

M. Atkinson: C'est–à–dire que, si nous ne devions n'avoir plus qu'un seul transporteur, le gouvernement devrait–il intervenir et imposer une réglementation, ou devrait–il ouvrir la porte aux transporteurs étrangers pour lui livrer concurrence?

M. Sander: Je me pose cette question depuis que j'ai appris que j'allais venir ici. Quel serait l'objet de la réglementation? Je veux vraiment savoir combien il y a de joueurs sur le marché, combien d'aéronefs ils peuvent mettre en service, pendant combien d'heures, et s'ils peuvent se faire garantir un taux de rendement sur un coût de base non viable? Je ne sais pas ce que le gouvernement pourrait faire, dans ces conditions, par la déréglementation du marché du transport aérien.

M. Angus: Il y a là en réalité deux questions différentes. Combien d'aéronefs ils «peuvent» mettre en service, et «pourquoi».

M. Sander: Quand je dis «peuvent», je veux dire en termes pratiques, quel en serait le résultat? Une ligne aérienne réglementée pratiquant des prix trop élevés ou une modification du nombre d'avions exploités? Personnellement, je suis persuadé qu'une bonne partie du trafic non réglementé passerait tout simplement au sud de la frontière. Allez faire un tour à Hawaii et écoutez les propos des loyaux Canadiens en vacances. Si Delta offre une aubaine au départ de Seattle, c'est de cet endroit qu'ils vont partir. Je me demande donc vraiment quel serait l'objet de la réglementation, et je n'ai pas de réponse.

M. Atkinson: Très bien. Vous croyez donc que les traités aériens bilatéraux sont dépassés.

M. Gratwick: Ils sont très contraignants.

M. Atkinson: Pourtant, dans l'examen des traités bilatéraux États–Unis–Canada, la question des créneaux et des autres aéroports revenait constamment. Il y a la question de la capacité des divers aéroports. Il y a le concept de plaque tournante mis au point aux États–Unis. Pour que le marché soit libre de trancher toutes ces questions, il y a ces obstacles—les systèmes de réservation, par exemple—qui sont dressés par les grandes compagnies aériennes. Les règles du jeu seront–elles équitables? Voilà quels sont les obstacles à la véritable concurrence qui pourraient nuire à une compagnie aérienne canadienne à moins qu'elle ne soit protégée et qu'on ne soit en mesure de vraiment négocier. Je suis sûr que tel est l'objet des présentes négociations. En passant, je me demande si on ne se rabat pas tout simplement sur l'ancien système bilatéral en déclarant ne rien pouvoir faire d'autre que de procéder à des échanges de liaisons, et de s'en tenir à cela. Ne considérez–vous cela comme un problème également?

M. Everson: Dans l'esprit du rapport et dans la pratique, le gouvernement ne cherchait pas à ce qu'il y ait une ou deux ou trois compagnies aériennes. Il laisse le marché libre. Sur tout marché libre, le gouvernement joue le rôle de gendarme et veille à ce que personne ne s'engage dans des pratiques de prix abusifs ou de domination du marché. Cela se produit constamment sur le marché du détail. C'est une question complexe.

Nous avons annexé à notre rapport une recherche sur ce que le gouvernement devrait faire relativement aux contrôles des créneaux aux aéroports congestionnés et à l'accès aux désignations internationales.

[*Text*]

In the Open Skies thing, when you were the chair of the committee, that was raised rather forcibly by the air carriers, as I recall, and my understanding is that that is an issue upon which those talks have run into a serious problem. I think the government's position going in was that if the Americans can't contrive some way in which a foreign carrier can legitimately compete, then there won't be any deal, and vice–versa presumably.

It didn't strike us, however, that it was very much more impossible to ensure a legitimate competitive marketplace in the airline industry than it is in other kinds of industries.

Mr. Atkinson: What do we do about our unique situation with our remote areas? We feel compelled that we have to service the airlines and so on. During the Open Skies hearings we heard that over and over again from the smaller communities: ''If you let the marketplace decide and you go into this Open Skies and so on, you are going to leave us without service.'' What do we do then? Is it at that point that the government steps in, and is that part of our national transportation policy?

Mr. Everson: So far the good news from our research was that smaller communities had not been abandoned and, while service had changed, by and large the small communities had been a success story. They had a greater frequency and, in some cases, a lot more competition.

I guess the long–term answer is that it's very difficult for government to use a private company to provide a subsidy, and very inefficient, as you don't know how much is enough. The preferred answer is if a community or a region is disenfranchised, if they are cut off, then subsidize them. Subsidize your citizenry; don't subsidize the companies that are providing the services because you can't maintain an efficiency audit on that and you never know whether you are getting decent value for your money.

• 1110

Mr. Atkinson: That's the other thing, too. Do we know all the subsidies? Can you ever know all the subsidies that are in the transportation area and try to get them out so that you can see how you're subsidized? You mention the highway system. That's an obvious subsidy on the roads.

Mr. Gratwick: We made a brave attempt to do that. Also, there was some further information on subsidies in the passenger royal commission report, and we borrowed some of theirs to put some summary information in here.

Collectively the subsidies, direct and indirect, that are going into all transport modes at the moment from all three levels of government, federal, provincial and municipal, are more than enough to have a great deal of effective transportation in the country. Most of those subsidies are going on the wrong things.

Mr. Atkinson: Mr. Angus mentioned the At and East subsidy and that it skewered the transportation system. It was supposed to prevent eastern American ports from benefiting. It ultimately hurt some St. Lawrence ports. Now Mr. Angus comes in and, as he says, the grain elevators are in trouble. A grain elevator was probably built because of the subsidy. Can you ever divorce all these decisions from our transportation system?

[*Translation*]

Quant à la question des ciels ouverts, qui, sauf erreur, avait été soulevée avec beaucoup d'énergie par les transporteurs aériens au temps où vous étiez président du comité, il me semble qu'elle ait considérablement nui aux pourparlers. D'après moi, si les Américains sont incapables de trouver une façon de permettre à un transporteur étranger d'exercer une concurrence légitime, le gouvernement fera en sorte qu'il n'y ait pas d'entente, et cela vaudra probablement aussi dans l'autre sens.

Il ne nous a pas semblé, toutefois, qu'il soit beaucoup plus impensable de ménager un marché concurrentiel légitime dans l'industrie du transport aérien que dans toute autre industrie.

M. Atkinson: Qu'allons–nous faire avec nos régions éloignées, situation bien particulière s'il en est? Nous nous sentons obligés de subventionner les lignes aériennes. Au cours des audiences sur les ciels ouverts, les petites collectivités nous ont répété inlassablement: «Si vous laissez le marché décider et que vous adoptez cette politique, vous allez nous priver de services». Que devons–nous faire alors? Est–ce à cette étape que le gouvernement intervient, et cela s'inscrit–il dans notre politique nationale des transports?

M. Everson: Jusqu'ici, la bonne nouvelle révélée par notre recherche est que les petites collectivités n'ont pas été abandonnées et que, si le service n'est plus le même, ce fut dans l'ensemble un succès pour les petites collectivités. Les fréquences sont plus nombreuses et, dans certains cas, il y a beaucoup plus de concurrence.

Je pense que la réponse à long terme est qu'il est très difficile pour le gouvernement de subventionner une société privée, ce qui est très inefficace, étant donné qu'on ignore quel niveau de financement sera suffisant. La réponse privilégiée est que, si une collectivité ou une région est privée de services, alors il faut les subventionner. Il faut subventionner nos citoyens, et non les compagnies qui fournissent les services, parce qu'on ne peut pas procéder à une vraie vérification et qu'on ne sait jamais si on en a vraiment pour son argent.

M. Atkinson: Voilà l'autre question. Sommes–nous au courant de toutes les subventions? Peut–on jamais savoir quelles sont toutes les subventions au transport et peut–on les scruter pour voir comment elles sont accordées? Vous mentionnez le réseau routier. Le réseau routier est certes l'objet de subventions.

M. Gratwick: Nous avons fait une noble tentative en ce sens. Le rapport de la Commission royale sur le transport des voyageurs comportait d'autres données sur les subventions que nous avons réunies ici de façon sommaire.

L'ensemble des subventions directes et indirectes accordées présentement aux modes de transport par les trois paliers de gouvernement, le fédéral, le provincial et le municipal suffisent amplement à assurer l'efficacité des transports au pays. Or, la plupart de ces subventions sont mal destinées.

M. Atkinson: M. Angus a déclaré que la subvention au tarif de l'Est déstabilise le réseau de transport. Cette subvention visait à empêcher les ports américains de l'Est de profiter de la situation. Au bout du compte, elle a nui aux ports du Saint–Laurent. Maintenant, M. Angus vient nous dire que les élévateurs à grains sont menacés. On a probablement construit un élévateur à grains grâce à une subvention. Peut–on vraiment isoler ces décisions de notre réseau de transport?

[*Texte*]

Mr. Gratwick: I think one would have to say that in the long run various subsidies have been put in place over the years that purport to be in some cases transport subsidies but are not in fact transport subsidies. They're subsidies to the activity which is using transportation more often than not. Of course, they've caused enormous distortions probably both in the industries that they've supported, as well as in the transport system. Unpicking those and trying to get our priorities back in line again will always be uncomfortable and difficult, and particularly so with At and East.

That has been one of our most serious problems, and I suppose it's one of the increasing subsidies that we're putting into the St. Lawrence Seaway. A lot of this is because of the global shifts in trade patterns which are causing goods to move in different ways, or goods not to move at all.

It's not the fault of the seaway. The difficulty about that is that however good your initial planning is for the seaway, you cannot see 50 years into the future, and they didn't. One is in exactly the same situation with a lot of these other subsidies that are there because they're there, not because they're needed.

Mr. Atkinson: I don't think I understood that last point quite well enough. Are you talking about the WGTA subsidy, which I think. . .?

Mr. Gratwick: No. I was—

Mr. Atkinson: Well, we're talking about that. You were talking about the subsidy on the seaway. The WGTA subsidy, in my opinion, skewers the transportation system in this country.

Mr. Gratwick: Yes, it does.

Mr. Atkinson: But then what do we do about the western grain farmers?

Mr. Gratwick: Face up to the fact that in that sense it wasn't a transport subsidy. It was a subsidy to the grain farmers, which they are forced to use by probably spending it on a very inefficient transport system.

Mr. Atkinson: Maybe we should pay the producers and let them make the choice.

Mr. Manley (Ottawa South): I reiterate a welcome to the committee in appreciation of the fact that you completed a very comprehensive work in a timely fashion and that you've given us a great deal of material from which we'll work.

I have a couple of minor things that I'd like to touch on, although I'd like to come back to some of the airline issues that Mr. Atkinson was raising.

In the introductory remarks to your review of the National Transportation Agency you make a comment about the fact that the Department of Transport should be more proactive in establishing and coordinating transport policy.

[*Traduction*]

M. Gratwick: Je pense qu'il faudra admettre que diverses subventions accordées au fil des années avaient dans certains cas l'apparence de subventions au transport mais n'en étaient pas. Il s'agissait de subventions à une activité qui utilise le transport plus souvent qu'autrement. Bien sûr, ces subventions ont entraîné d'énormes distorsions probablement aussi bien dans les industries auxquelles elles venaient en aide que dans le réseau de transport comme tel. Il sera toujours pénible et difficile de supprimer ces subventions et d'essayer de rajuster nos priorités, particulièrement avec le tarif de l'Est.

Tel a été l'un de nos problèmes les plus ardus, et je suppose c'est une des raisons pour lesquelles nous subventionnons de plus en plus la Voie maritime du Saint–Laurent. Tout cela à cause surtout des changements qui se produisent sur le marché mondial dans la manière dont se font les échanges et qui ont pour effet que les marchandises se déplacent de façons différentes ou qu'elles ne se déplacent pas du tout.

La faute n'en incombe pas à la Voie maritime. C'est que, peu importe la qualité de la planification initiale relativement à la Voie maritime, on ne pourrait prévoir ce qui arriverait 50 ans à l'avance. Nous nous retrouvons exactement dans la même situation avec plusieurs autres subventions, qui existent tout simplement sans être nécessaires.

M. Atkinson: Je ne suis pas certain de bien vous suivre. Parlez–vous de la subvention accordée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, laquelle, je pense. . .?

M. Gratwick: Non. Je parlais. . .

M. Atkinson: Eh bien, c'est de cela que nous parlons. Vous parliez de la subvention à la Voie maritime. La subvention accordée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, à mon avis, déstabilise le système de transport de notre pays.

M. Gratwick: Oui, en effet.

M. Atkinson: Mais alors que faisons–nous des producteurs de céréales de l'Ouest?

M. Gratwick: Il faut faire face à la réalité en ce sens qu'il ne s'agissait pas d'une subvention au transport, mais plutôt d'une subvention aux producteurs de céréales, que ces derniers sont probablement obligés d'affecter à un réseau de transport très inefficace.

M. Atkinson: Peut–être devrions–nous donner de l'argent aux producteurs et leur laisser le choix.

M. Manley (Ottawa–Sud): Je souhaite de nouveau bienvenue au comité en guise d'appréciation du fait que vous avez effectué un travail des plus complet dans un délai utile et que vous nous avez fourni beaucoup de matière à partir de laquelle nous allons travailler.

J'aimerais aborder quelques points mineurs, bien que je voudrais revenir sur certaines questions soulevées par M. Atkinson relativement aux lignes aériennes.

Dans vos remarques préliminaires à votre examen de l'Office national des transports, vous avez dit que le ministère des Transports devait être plus proactif dans l'établissement et la coordination d'une politique des transports.

[*Text*]

• 1115

Something that struck me as I went through your report was that you did devote a fair amount of space to the agency and yet, apart from a couple of paragraphs at the outset, you devoted nothing to the Ministry of Transport itself and the whole manner in which it, as lead agency in implementing transportation policy in Canada, carries out its task.

As I am sure you know, second to DND and maybe Revenue Canada, Transport Canada is one of the biggest departments in government in terms of the number of people it employs. It has a whole host of things it does, little sub–agencies that deliver everything from search and rescue to lighthouses, to safety on the rails and in the airlines, and everything else. Why did you not go through Transport Canada and give us recommendations on how transportation policy is delivered by the transport department?

Mr. Everson: First, it is a big field, and second, the agency was directly a child of the legislation. We were reviewing the legislation and its works, so we concentrated on that. A review of the transport department would have been outside our mandate. Our mandate was fairly tightly scripted for us in 266 of the act. That is the simple answer. It would have been an awesome job, in any event, because it is quite a performance, as you have noted.

Mr. Manley: I understand that, but I also know that the act itself contains many references to the minister and to the department, and the mandate for fulfilling the tasks set out in the act are largely carried out by the department. Did you not, in the course of your discussions with the industry, encounter information that would have been helpful in reviewing how the service is provided by that ministry?

Mr. Gratwick: What you are really talking about is almost a sort of departmental review, looking at how they work and so on. This might have been desirable. I think it was something which, as Warren said, we saw as being beyond our terms of reference in that sense.

What I think is worth bearing in mind is that the act itself in a way is the terms of reference for the department, and the changes and the discussion we have had all the way through here — the discussion we had and the changes we are suggesting to the act which should be followed through — are really all the responsibility of the ministry to do. To that extent we are laying out things which we think should be done.

The second part of it, going back to the general policy statement, is that we have made some modifications to the purpose clause. We did point out, I think fairly clearly, although we did not quite put it in these words, that it would not be a bad idea if the Department of Transport read it occasionally, because in fact if these are to be useful, then they should be acted upon or at least performed, and of course that has not happened.

In the same sense, what we were saying was that it would not be seen to be a harmful process if, from time to time, the ministry interpreted that policy in fairly direct terms to the agency which is the vehicle for handling these things. It would be very helpful if, from time to time, there was a statement passed between the two, and I think we have suggested that.

[*Translation*]

Quelque chose m'a frappé à la lecture de votre rapport: vous avez ménagé une large place à l'Office et pourtant, sauf quelques paragraphes au départ, vous n'avez rien dit du ministère des Transports lui–même et de la façon générale dont, comme organisme principal de mise en oeuvre de la politique des transports au Canada, il s'acquitte de sa tâche.

Comme vous le savez sans doute, venant au second rang après le MDN et peut–être, Revenu Canada, Transports Canada est l'un des plus gros ministères en ce qui a trait à l'effectif. Ses intérêts sont multiples, il compte une foule de petits organismes qui fournissent à peu près de tout à partir des services de recherche et de sauvetage jusqu'aux phares, en passant par la sécurité ferroviaire et aérienne, et beaucoup d'autres choses. Pourquoi n'avez–vous pas examiné Transports Canada et pourquoi n'avez–vous pas formulé de recommandations quant à la façon dont la politique des transports est administrée par ce ministère?

M. Everson: D'abord, c'est un domaine bien large, et puis l'Office est un produit direct de la législation. Nous avons fait porter l'essentiel de nos travaux sur la législation et son fonctionnement. L'examen du ministère des Transports aurait dépassé notre mandat. Notre mandat était défini de manière assez serrée à l'article 266 de la loi. Ce n'est pas plus compliqué que cela. Cela aurait été un travail herculéen, de toute façon, comme vous l'avez mentionné vous–même.

M. Manley: Je comprends cela, mais je sais également que la loi contient de nombreuses références au ministre et au ministère, et le mandat d'exécution des tâches définies dans la loi est largement assumé par le ministère. N'avez–vous pas, au cours de vos discussions avec l'industrie, recueilli des renseignements qui auraient pu servir à l'examen de la façon dont le service est assuré par ce ministère?

M. Gratwick: Vous parlez en quelque sorte d'un examen du ministère, de sa façon de fonctionner, et le reste. Cela aurait pu être souhaitable. Mais, comme l'a dit M. Warren, notre mandat était plus limité.

Ce qu'il faut retenir à mon avis, c'est que la loi elle–même constitue d'une certaine façon le mandat du ministère et que les discussions que nous avons eues jusqu'ici et les changements dont on voudrait que la loi soit l'objet relèvent en réalité du ministère. À cet égard, nous précisons les choses qui, selon nous, devraient être faites.

Pour en revenir à l'énoncé de principe général, nous avons apporté dans la deuxième partie un certain nombre de modifications à la clause déclaratoire. Je pense que nous avons assez clairement indiqué, bien que nous ne l'ayons pas formulé dans les mêmes termes, qu'il serait souhaitable que le ministère des Transports consulte à l'occasion cet énoncé de principe parce que, si les textes doivent servir à quelque chose, il faut agir ou du moins faire quelque chose, ce qui, bien sûr, n'a pas été fait.

En outre, il ne serait pas inopportun que, de temps à autre, le ministère interprète cette politique en termes assez clairs pour l'Office, lequel est le véhicule chargé de s'acquitter de ces obligations. Il serait très utile que, de temps à autre, un énoncé de principe soit transmis de l'un à l'autre, ce que nous avons, sauf erreur, proposé cela.

[*Texte*]

Mr. Manley: Do you think there is a need for a study—I am not suggesting how it should be done or who should do it—of the way in which transportation policy is delivered in Canada? It is part of what I have said in the preamble to earlier questions, but it would also include the process by which decisions are made about such things as investment in transportation infrastructure, and delivery of services at a regional or local level. From what you learned in the process of your investigation, do you see those functions as being achieved on an efficient basis as it is?

• 1120

Mr. Gratwick: I think one has to be a little careful here about the basic national transport policy, which, if it is designed properly, is going to be fairly short, fairly general, and very rarely changed, as opposed to the sort of implementation of policy in accordance with the externalities of the situation at any one time, the changes both in technology and in markets and so on that need to have interpretations into how things are going to be handled but they're not actually changes in policy.

If the policy is right in the first place, then most people reading it should behave in roughly the same way in all the more detailed areas where somebody has to make some decisions in accordance with it.

Take one of the statements in the purpose clause at the moment, that for services provided by the government the costs should be recovered. This is a very simple statement which lies behind the cost–recovery arguments and conditions. That's not a new statement. It's been there for 20 years. It was in the 1967 act in exactly the same form. The only difficulty is that we've never done it. I think one of our difficulties has been that the statement as it stands is either too broad or too all–embracing. It doesn't allow for some of the necessary adaptations that have to be made along the way where the statement will not be perfectly met.

It seems to me a lot more time has to be spent on a more general form of policy statement, which will enable everybody, not just sort of one department, to behave in the right way.

The other clear area that we have never addressed—again it isn't Transport's direct concern or responsibility—is the whole impact of taxation on transport and whether it is in fact part of the cost recovery process or not. We've never sorted any of these things out. But they're not really confined in that sense just to Transport Canada. Canada has to decide on where it's going, and it's no good being decided federally if there's not agreement that it's going to be followed provincially.

You take the tax off gas in one place and you add it on somewhere else. We have to look at it in that much wider sense. It's not an easy process.

Mr. Manley: No. It's a luxury in a time when you've got fiscal shortfalls.

Mr. Gratwick: It's also, I think, one that people would just as soon put off—"let's deal with urgent now and let's worry about the principles later".

[*Traduction*]

M. Manley: Pensez–vous qu'il soit nécessaire qu'il y ait une étude—je ne dis pas comment elle doit être menée ni qui doit s'en charger—sur la façon dont la politique des transports est administrée au Canada? Cela découle en partie de ce que j'ai dit dans le préambule à des questions antérieures, mais s'appliquerait également au processus de prise de décision par des questions telles l'investissement dans l'infrastructure du transport et les services offerts à un niveau régional ou local. À la lumière de ce que vous avez appris au cours de vos travaux, est–ce qu'il vous semble que l'on s'acquitte bien de ces tâches efficacement?

M. Gratwick: Il faut faire preuve d'une certaine prudence quant à la politique nationale des transports, laquelle, si elle est bien conçue, sera plutôt concise, de portée générale, et très rarement modifiée, par opposition aux lignes de conduite qui sont établies en fonction de facteurs extérieurs à une situation à un moment donné, de l'évolution de la technologie et des marchés, et qui doit donner lieu à interprétation quant à la façon de procéder sans qu'il y ait lieu de modifier vraiment la politique.

Si la politique est bien définie au départ, la plupart de ceux qui en prendront connaissance devraient réagir à peu près de la même façon à chaque fois qu'il y a lieu de prendre des décisions conformes à cette politique.

Prenons l'un des énoncés de la clause déclaratoire prévoyant que les coûts des services fournis par le gouvernement devraient être récupérés. C'est un énoncé très simple, qui vient à la suite des motifs et des modalités du recouvrement des coûts. Il ne s'agit pas d'un nouvel énoncé, il est là depuis 20 ans. Il se trouvait dans la loi de 1967, sous la même forme exactement. Mais nous ne l'avons jamais appliqué. L'une des difficultés est que la formulation de l'énoncé est trop large ou trop générale. Elle ne permet pas les adaptations nécessaires dans les cas où l'énoncé ne pourrait pas être strictement observé.

Il me semble qu'il y a lieu de prendre le temps de formuler un énoncé de principe de façon beaucoup plus générale, de sorte que tout le monde, et non pas seulement un seul ministère, se comporte de la façon voulue.

L'autre point précis que nous n'avons jamais abordé—encore une fois il ne s'agit pas directement d'une attribution de Transports Canada—c'est la question de l'incidence de la taxation sur le transport et celle de savoir si cela fait partie du processus de recouvrement des coûts ou non. Nous n'avons jamais clarifié ces questions. Mais il ne s'agit pas seulement à cet égard de Transports Canada. Le Canada doit décider de son orientation, et il ne sert à rien de prendre une décision sur le plan fédéral s'il n'y a pas entente avec les provinces.

On supprime la taxe sur l'essence à un endroit et on l'ajoute ailleurs. Il faut envisager la question sous un angle beaucoup plus large, ce qui n'est pas facile.

M. Manley: Non. C'est un luxe, à un moment où les poches du gouvernement sont vides.

M. Gratwick: J'ai aussi l'impression que les gens s'empresseraient de mettre cette question de côté pour s'occuper d'abord, diraient–ils, des questions urgentes, et remettre à plus tard celle des principes.

[*Text*]

Mr. Manley: Let me say where I am coming from, and there are two things. One is that when you've travelled around Canada a little bit, which we have had the occasion to do, you often find very nice airports in very out of the way places. Not uncommonly, if you go back in time, you can find that a senior minister was the member of Parliament for that particular area. That doesn't just apply to any particular political party.

I'm also thinking of an article which my colleague, Lloyd Axworthy, who was Minister of Transport, wrote for *Policy Options* a few years ago, in which he talked about his own efforts at making a change in transport policy, in which he said he virtually had to set up secretly his own policy adviser in his office in order to overcome the resistance of his department to ministerial interference in transport policy. I'm paraphrasing.

Again this is nothing partisan. To me this is very alarming, and I'm really probing to try to find out whether... You have dealt with a lot of very important issues, but if we spend large amounts of infrastructure money for reasons that have nothing to do with delivery of transportation services, or very little to do with it, and if major changes in direction can only be undertaken against the resistance of a department, which as you say has not been very proactive even in providing a policy direction, which it could be giving under the existing act to the National Transportation Agency, then, as an institutional matter, how do we develop and implement national transportation policy that makes sense?

• 1125

Whether I agree with all of it or none of it, your report is well thought out and it has cost a lot of money. Is it going to go on the shelf with all the other reports we see around here and collect dust? If so, then you've wasted a year of your lives and a lot of faceless people somewhere in the department are presumably now deciding how they will edge this thing off the table. I'm sorry about the *cri de coeur*. I don't know whether you want to respond to that or not.

Mr. Sander: A few comments. First, this report is to you as members of the House, and not the department, so I think in part you'll have a hand in what happens to it.

With regard to the other questions you raised, I thought we had addressed those quite broadly in our report when we said that we must first deal with surplus of infrastructure. We must recognize that new infrastructure is needed in a capital–scarce time, and we're suggesting it has to be tailored more to the needs. We suggest that an element of cost recovery might be a good start. The moment you say that, the user has some say in the shape and design of the facilities. I thought we had addressed this quite strongly in our report.

Mr. Angus: I've got a number of theoretically short questions and theoretically short answers, but there's no guarantee either way.

In terms of process, when you completed the report, and before it went to the minister, did you, for example, share the contents of your recommendations with the members of the agency? Was there prior consultation with the minister before formally presenting the report? Can you walk us through those elements?

[*Translation*]

M. Manley: Après vous avoir expliqué d'où je viens, je vous dirai deux choses. En premier lieu, si on a le moindrement voyagé au Canada, ce que nous avons eu l'occasion de faire, on découvre de très jolis aéroports dans des endroits très reculés. Il n'est pas rare, si on remonte dans le temps, de découvrir qu'un ministre important était député de cette circonscription, ce qui vaut pour tous les partis politiques.

Je pense également à un article que mon collègue, M. Lloyd Axworthy, qui était ministre des Transports à l'époque, avait écrit dans *Options politiques* il y a quelques années, dans lequel il parlait de ses efforts pour modifier la politique des transports, et où il affirmait qu'il avait été pratiquement obligé d'installer secrètement son propre conseiller politique dans son bureau afin de venir à bout de la résistance de son ministère, qui répugnait à intervenir dans la politique des transports. Je paraphrase, bien sûr.

Encore une fois, il n'y a rien de partisan dans mon affirmation. Selon moi, cela est très alarmant, et j'essaie vraiment de savoir si... Vous avez traité d'un grand nombre de questions importantes, mais si nous dépensons de grosses sommes sur l'infrastructure pour des raisons qui n'ont pratiquement rien à voir avec les services de transport, et si on ne peut opérer des changements importants d'orientation qu'en se butant à la résistance du ministère, lequel, comme vous dites, n'a pas été très proactif ne serait–ce que dans la formulation d'une orientation politique, qu'il pourrait donner, suivant la loi actuelle, à l'Office national des transports, alors, si on en fait une question d'institutions, comment pouvons–nous élaborer et mettre en oeuvre une politique nationale des transports qui a du sens?

Votre rapport est bien pensé et il nous a coûté cher, peu importe que je sois d'accord sur tout ce qu'il contient ou sur rien du tout. Va–t–il aller s'empoussiérer sur la tablette avec tous les autres que nous connaissons? Si oui, vous avez gaspillé une année de votre vie, et une foule de fonctionnaires anonymes quelque part dans votre ministère sont probablement en train de décider comment vous déjouer. Excusez ce cri du coeur. Je ne sais pas si vous voulez répondre ou pas.

M. Sander: Quelques commentaires. Tout d'abord, ce rapport s'adresse à vous, députés, et pas au ministère. Vous avez donc votre mot à dire sur la suite qui lui sera donnée.

Pour ce qui est des autres questions que vous avez soulevées, nous en avons traité très largement, en disant que nous devons d'abord régler le problème de l'excédent d'infrastructure. Il faut reconnaître la nécessité d'une nouvelle infrastructure en période de rareté de capitaux et l'aligner davantage sur les besoins. À notre avis, un élément de recouvrement des coûts pourrait être un bon point de départ. Dès lors que vous dites cela, l'utilisateur a un mot à dire sur la forme et la conception des installations. Notre rapport en a traité en termes très vigoureux.

M. Angus: J'ai plusieurs questions théoriquement courtes, qui appellent des réponses théoriquement courtes, mais sait–on jamais?

Au niveau du processus, lorsque vous avez terminé le rapport, et avant de l'envoyer au ministre, avez–vous, par exemple, saisi les membres de l'office du contenu de vos recommandations? Avez–vous consulté le ministre avant de présenter officiellement le rapport? Pourriez–vous nous passer ces éléments en revue?

[*Texte*]

Mr. Gratwick: Once the report was in this form and when you had the number to write the formal recommendations, those were not exposed to or tested on anybody.

Mr. Angus: Going back to the joint–track concept, one of them—I can't remember which—made some reference to third–party users. You talked about CN, about CP, and how maybe somebody else would be allowed in. One of the questions Mr. Tellier raised yesterday was the whole safety aspect and would you give the business to someone who was able to convince his banker to give him enough money to buy a locomotive and a bunch of used railcars?

Is that what you're thinking of, or when you said that were you thinking of some minimum requirements and what have you?

Mr. Gratwick: Just in simple terms, let us assume that some separate body is going to operate this track. Even if it's, say, jointly owned by CN and CP, they probably wouldn't have much difficulty. Whoever is responsible for that track and the signalling and control of it has to lay down the standards of operation—not only the procedures, but it has to lay down the quality and qualifications of the person operating it. In other words, while the railways at the moment do this themselves—they self–certify their operators—it's not very difficult to see that one would have, say, a licensing branch in exactly the same way as you have for air. It might not be a bad idea if this was done with the railways anyway.

The existing act—that's going back to the Railway Act—is fairly constrained at the moment in terms of allowing even CN and CP operators to go on each other's track. In some circumstances a CP pilot would have to go on a CN train if it was going through. There are some very cumbersome mechanisms at the moment that don't lend themselves to straight day–to–day operation.

• 1130

Mr. Angus: It was probably designed to keep the other guy off their tracks.

Mr. Gratwick: Of course it was. It doesn't have anything to do with safety.

That would all have to be thought out and worked out. Again, it's not a very difficult thing to set up and arrange, but something like that would have to happen. For other practical reasons, you would want no lower standards than you have now. In fact, my feeling is that the standard, the quality of operation, would probably go up under those arrangements more than it would if you were doing it in your own backyard, as it were. Some of the procedures that get a bit sloppy because you're on your own track—you know nobody else is there—just wouldn't be possible. You can drive on your own farm road in a way you don't out on the highway. It's the same idea. You can let your young grandson do it if it's on the farm property, but you don't do it out on the highway.

Mr. Angus: That's right. Okay.

One of the recommendations you made was that the provisions of the act applying to northern air services should be retained and that there should be a five–year review.

[*Traduction*]

M. Gratwick: Une fois le rapport sous cette forme, et le temps venu de rédiger les recommandations officielles, personne n'y a été exposé.

M. Angus: Pour revenir au concept de la voie commune, il y en avait une—j'oublie laquelle—qui traitait des utilisateurs tiers. Vous avez parlé du CN, du CP, et de la façon dont un autre pourrait éventuellement être admis. M. Tellier a soulevé hier tout l'aspect de la sécurité et la question de savoir si vous confieriez l'affaire au premier venu qui saurait convaincre son banquier de lui avancer assez d'argent pour acheter une locomotive et tout un lot de wagons d'occasion?

C'est à cela que vous songez? Ou, en tenant ces propos, songiez à certaines exigences minimales, et quoi encore?

M. Gratwick: Supposons tout simplement qu'un organisme distinct soit chargé de l'exploitation de cette voie. Même s'il appartenait, par exemple, conjointement au CN et au CP, il n'aurait probablement pas beaucoup de difficulté. L'organisme responsable de cette voie et de sa signalisation et de son contrôle doit fixer les normes d'exploitation—pas seulement les procédures, mais aussi les exigences de qualité et les titres de compétence. Autrement dit, bien que les transporteurs, à l'heure actuelle, le fassent eux–mêmes—ils certifient eux–mêmes leurs préposés—il n'est pas très difficile de voir qu'il faudrait, par exemple, un service de licences, exactement comme dans le transport aérien. Il ne serait peut–être pas mauvais que cela se fasse pour les chemins de fer de toute façon.

La loi existante—je parle de la Loi sur les chemins de fer—est très restrictive, à l'heure actuelle, lorsqu'il s'agit de laisser le CN ou le CP emprunter la voie de l'autre. Dans certaines circonstances, il faudrait un pilote du CP à bord d'un train du CN empruntant la voie du CP. Il y a actuellement en place certains mécanismes très lourds qui compliqueraient l'exploitation au jour le jour.

M. Angus: Le grand plan était probablement de garder les autres à l'écart de ses voies.

M. Gratwick: C'est évident. Cela n'a rien à voir avec la sécurité.

Tout cela devrait être pensé et calculé. Encore une fois, ce n'est pas très difficile à organiser, mais il faudrait quelque chose du genre. Pour d'autres raisons pratiques, vous ne voudriez pas relâcher les normes actuelles. De fait, mon sentiment est que ces mesures entraîneraient probablement un resserrement de la norme, une augmentation de la qualité de l'exploitation, plus que si l'on opérait en vase clos. Certaines des procédures qui finissent par être un peu lâches parce qu'on est sur sa propre voie—sachant que personne d'autre ne s'y trouve—ne seraient tout simplement plus possibles. On ne conduit pas sur un chemin de ferme de la même façon que sur l'autoroute. C'est la même idée. Dans la ferme, on peut laisser conduire un enfant, mais pas sur la route.

M. Angus: C'est juste. Très bien.

Une de vos recommandations était de conserver les dispositions de la loi s'appliquant aux services aériens dans le Nord, et de prévoir un examen après cinq ans.

[*Text*]

I met with the president of the Northern Air Transport Association of Canada last spring. He indicated to me—and I've subsequently talked to other people—that the reverse–onus test really doesn't work, that it's impossible to prove before the agency. In fact, I talked to one of the former commissioners of the agency about it in Calgary last week. Yet you recommend that we should retain the status quo in terms of the process.

In your review of that, did you hear comments, testimony, evidence, or whatever you want to call it, from people arguing that the current provisions had to be scrapped and a return to a more formal regulatory regime applied?

Conversely, did you hear arguments to get rid of the reverse–onus test and basically eliminate the line at 60 degrees?

Mr. Sander: I don't think we heard anyone recommending abolishing the line. As I recall, we got people who supported retention of the reverse–onus test and people who didn't like it, as on many issues we heard. On balance, I don't think one was stronger than the other, really. Generally we had a sense that the system works surprisingly well. There are misgivings about it, but in fact it looked to us, when we met as a commission, as if it worked better in the north than it did in the south. So the inputs were both for and against.

Mr. Everson: We found the agency exercising its discretion. They have the power to regulate tightly, but they weren't. So far they seem to have got it right.

There is some frustration among operators because they feel that the agency should regulate tightly to protect their markets, but there is robust competition and there doesn't appear to be an inordinate number of bankruptcies.

We thought that it's a fragile market and to some extent it's on the tail–end of a larger aviation industry that's in a turmoil, so what was the price of the candle to keep those powers for another five years?

Mr. Angus: My final question is more an observation. It follows on the line of questioning from Mr. Manley.

The figure I'm going to give you is a ballpark figure, but is it not indicative of the problems Mr. Manley was talking about that the average length of term of the Minister of Transport since the 1950s in this country is about one and a half years? Is part of the problem political? Again, it's not in a partisan sense. We just don't get to keep a minister long enough for that minister to get control of the department.

Mr. Gratwick: If you look at the average incumbency rate for the deputy minister too, it's a little better than that of the minister, but not a lot better.

Mr. Angus: I hadn't realized that.

• 1135

Mr. Atkinson: Maybe I can go to the marine area and your recommendation on the ports. You seem to indicate that because of the central administration of the ports, they have trouble attracting investment; I'm sure that there are political

[*Translation*]

J'ai rencontré le président de la Northern Air Transport Association du Canada le printemps dernier. Il m'a indiqué—et j'en ai parlé ensuite à d'autres—que le critère à fardeau de preuve inversé ne marche pas vraiment, que la preuve est impossible à faire devant l'office. De fait, j'en ai parlé la semaine dernière à Calgary à un des ex–commissaires de l'office. Pourtant, vous recommandez le maintien du statu quo pour ce qui est du processus.

Pendant votre étude à ce sujet, avez–vous entendu des commentaires, des témoignages, des indications, ou quoi que ce soit, faisant valoir l'opportunité d'écarter les dispositions actuelles et de revenir à un régime de réglementation plus formel?

Par ailleurs, avez–vous entendu des arguments en faveur de l'élimination du critère à fardeau de preuve inversé et, essentiellement, de l'élimination de la voie au 60^{e} parallèle?

M. Sander: Personne nous a recommandé d'abolir la voie. Si je me souviens bien, certains appuyaient le maintien du critère à fardeau de preuve inversé, et d'autres étaient contre, comme dans bien d'autres cas. Dans l'ensemble, la balance ne penchait vraiment ni d'un côté ni de l'autre. En général, nous avons trouvé que la qualité du fonctionnement du système est étonnante. Le système n'est pas sans susciter d'appréhensions, bien sûr, mais, en réalité, il est apparu à notre commission qu'il fonctionnait peut–être mieux dans le Nord que dans le Sud. C'est dire qu'il y avait du pour et du contre.

M. Everson: L'office exerçait ses pouvoirs discrétionnaires. Il a le pouvoir d'imposer une réglementation serrée, mais il ne l'a pas fait. Jusqu'ici, il semble être sur la bonne voie.

Les exploitants éprouvent une certaine frustration, parce qu'ils pensent que l'office devrait adopter une réglementation serrée pour protéger leurs marchés, mais la concurrence est vigoureuse et le nombre de faillites ne semble pas disproportionné.

Nous y avons vu un marché fragile qui, dans une certaine mesure, est à la remorque d'une industrie de l'aviation plus considérable où règne la tourmente. Quel était donc le prix à payer pour lui maintenir ses pouvoirs encore cinq ans?

M. Angus: Ma dernière question est surtout une observation. Elle fait suite aux questions de M. Manley.

Le chiffre que je vais vous citer est un ordre de grandeur. Le fait que la durée moyenne du mandat des ministres des Transports depuis les années 50 au Canada est d'environ un an et demi n'est–il pas le reflet des problèmes dont M. Manley parlait tantôt? Le problème est–il en partie politique? Je le dis sans esprit de parti, toujours. Nous n'arrivons pas à garder nos ministres assez longtemps pour qu'ils aient la haute main sur le ministère.

M. Gratwick: Regardez le taux de roulement des sous–ministres aussi. Vous verrez qu'il est un peu moins élevé que celui des ministres, sinon beaucoup moins.

M. Angus: Cela m'avait échappé.

M. Atkinson: Je pourrais peut–être aborder le transport par eau et votre recommandation sur les ports. Vous semblez indiquer que la centralisation de l'administration des ports repousse les investisseurs; je suis sûr qu'il y a des décisions

[*Texte*]

decisions with the ports, as well. I think the phrase you used was that you recommend some radical surgery. That's the impression I got for the port system, but correct me if I'm wrong. Anyway, what do you think we should do with the port system?

Mr. Gratwick: We got a clear sense from the submissions we received of some malaise in the process, and that seemed to focus on the fact that the local port corporations were still very much under the control of the central Canada Ports Corporation and, in turn, under the Treasury Board and so on above it, whereas there is another group of ports in the country, the commission harbours as they're called, in Toronto and the two of them on the west coast and in Hamilton and Thunder Bay. These have much greater autonomy and they also have greater financial freedom. They still have to atone to the federal government, but in a very loose sense compared with the Ports Corporation. They're able to make decisions very much more quickly and they can raise money and they can sell property. They are free to arrange their financing of the infrastructure much more expeditiously than the others.

Without naming names out of school, particularly the main port corporation in Vancouver is embarrassed, because it has sort of within its entrails two feisty little commission harbours that can lick the pants off it, quite frankly. They can do much better and they're much freer to sneak traffic from the big port. I think that gets them a little cross.

Mr. Atkinson: From what you've said, the indication is that perhaps the entire structure should go towards the secondary ones.

Mr. Gratwick: Again, it's one of these things that slipped up in the process. In the first version of the ports act that came down some years ago—it never got through; it was replaced by a second one—the clear intention was that there was this sort of evolutionary process through from being a captive corporation harbour to being a locally controlled thing and then eventually to becoming free and becoming a commission harbour. This sort of sequence of ''independencing'' was foreseen in the first act. It somehow got lost between the first one and the second. Roy Illing left; I guess that's what happened.

Mr. Atkinson: Can you give us any reason why it did? Is it what we've discussed here?

Mr. Gratwick: I didn't follow it closely, or I lost contact with it at the time. I don't quite remember. It may well have been more a question of saying, look, how do we get this thing down to size so we can get it through, rather than deciding the perfect answer.

Mr. Keyes: May I just supplement that question?

Mr. Atkinson: Sure, go ahead.

Mr. Keyes: Then you do support the elimination of CPC?

Mr. Gratwick: The central one probably could go. The irony is that both it and its local port corporations have equal status in the crown corporation pecking order. They are on a level in pecking and there seems to be a fair degree of delay and redundancy in what they perform on behalf of the local port corporations.

Mr. Keyes: So you are supporting the elimination?

Mr. Gratwick: Yes. It's not necessary.

[*Traduction*]

politiques dans le cas des ports, également. Vous avez parlé, sauf erreur, d'une restructuration radicale. C'est l'impression que j'ai eue dans le cas du réseau portuaire. Corrigez-moi si je me trompe. De toute façon, à votre avis, que faut-il faire du réseau portuaire?

M. Gratwick: Les mémoires que nous avons reçus traduisaient clairement un malaise à l'égard du processus, un malaise qui semblait articulé sur le fait que les sociétés de port locales sont encore dans une très large mesure sous la mainmise de la Société canadienne des ports et, par son truchement, du Conseil du Trésor et d'autres organismes supérieurs, alors qu'il y a un autre groupe de ports au pays, les ports de commission, celui de Toronto, ainsi que les deux de l'Ouest et ceux de Hamilton et de Thunder Bay. Ces ports jouissent d'une bien plus grande autonomie et d'une plus grande liberté financière. Ils relèvent quand même du gouvernement fédéral, mais de façon bien plus indirecte que ceux de la Société des ports. Ils peuvent prendre des décisions bien plus rapidement, et mobiliser des fonds et vendre des biens. Ils peuvent organiser le financement de leur infrastructure avec beaucoup plus de célérité que les autres.

Sans nommer qui que ce soit, disons que la société de port principale à Vancouver est embarrassée, parce qu'elle compte en son sein, pour ainsi dire, deux petits ports de commission qui sont plutôt mauvais coucheurs et qui peuvent lui manger un petit pain sur la tête, à vrai dire. Ils peuvent faire beaucoup mieux et sont beaucoup plus libres d'enlever du trafic au gros port. Ce qui n'est pas sans le contrarier un peu.

M. Atkinson: À vous entendre, il faut croire qu'il faudrait axer toute la structure sur les ports secondaires.

M. Gratwick: Encore une fois, c'est une des choses qui s'est perdue en cours de route. Dans la première version de la loi sur les ports il y a quelques années—celle qui n'a jamais été adoptée, qui a été remplacée par une deuxième version—l'intention évidente était ce genre d'évolution: les ports actifs de commission deviendraient des ports sous contrôle local, avant de s'émanciper et de devenir des ports de commission. Ce scénario d'«autonomisation» était prévu dans le premier texte. Il s'est perdu entre la première et la deuxième version. Roiling est parti; c'est ce qui s'est passé, faut-il croire.

M. Atkinson: Pourriez-vous nous dire pourquoi? Est-ce ce dont nous venons de parler?

M. Gratwick: Je n'ai pas suivi le dossier de près, ou j'ai perdu contact avec le dossier à l'époque. Je ne me rappelle pas bien. C'était peut-être bien plus une question de dire: voyons comment simplifier ce texte pour le faire passer, plutôt que de chercher la panacée.

M. Keyes: Me permettrez-vous une question supplémentaire?

M. Atkinson: Bien sûr, allez-y.

M. Keyes: Vous êtes en faveur de l'élimination de la SCP, donc?

M. Gratwick: La société centrale pourrait probablement partir. L'ironie, c'est qu'elle est sur le même pied que ses sociétés de port locales dans la hiérarchie des sociétés d'État. Elles sont sur le même pied et il semble y avoir pas mal de retard et de redondance dans ce qu'elle fait pour le compte des sociétés de port locales.

M. Keyes: Donc vous êtes en faveur de l'abolition?

M. Gratwick: Oui. Elle n'est pas nécessaire.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Atkinson, do you have anything further?

Mr. Atkinson: There are all sorts of other areas.

The Chairman: All kinds of things. This could go on for days, no doubt.

Mr. Atkinson: I'll pass, though.

Mr. Manley: I'd like to follow up a little bit on the airline issue.

I don't know; is there no vote?

The Chairman: We have some time available. I don't know what the schedule of the commissioner is.

Mr. Gratwick: I've got plenty of time available, but I'm very old and I've got to leave for a moment.

The Chairman: We'll take a five–minute break.

• 1140

• 1148

The Chairman: We'll move to five–minute rounds and see how we make out. Mr. Manley.

Mr. Manley: I'd like to go to the airlines if I could, now that I've destroyed my relationships with Transport Canada. Your report on the airline situation is a political masterpiece because you manage to avoid everything that's controversial at the present time and deal with other questions that come further down the line.

I'd like to bring you back to the situation we're dealing with at present. In your deliberations, did you consider the competitive side of the issue in terms of the ability (a) for new competitors to overcome obstacles to entry into the full service national airline business; and (b) of any surviving existing national carrier to face the competition a foreign carrier permitted to provide service in the domestic market would bring?

Mr. Everson: The recommendation of foreign carrier access to the market is in a scenario of extremes, in which Parliament perceives that a monopoly exists, that competition is severely retarded and the market is not evolving as it should. The recommendation was that in such a situation your primary loyalty is to the customer, and a foreign carrier would be the tool, recognizing—as we did in the annex concerning that—that it was extremely hard to bring a foreign carrier into the market without bringing in a lot of competition. We couldn't contrive ways in which they would provide just a little competition. When you market either for rights of establishment or for cabotage, you are going all the way.

• 1150

The other thing I think the report tried to say quite strongly is there is no such thing as a national carrier or a flag carrier or any such contrivance. There are only business people running airlines where they think they can profit, in the size and configuration they think is profitable. They can exit the markets they want to exit, and they regularly do. And they can expand and contract as they think profits them.

[*Translation*]

Le président: Monsieur Atkinson, vous avez autre chose?

M. Atkinson: Il y a une foule d'autres points.

Le président: Toutes sortes de choses. Cela pourrait durer des jours, sans doute.

M. Atkinson: Mais je passe.

M. Manley: J'aimerais revenir un petit peu sur les compagnies aériennes.

Je ne sais pas; ne faut–il pas voter?

Le président: Nous avons du temps. J'ignore quel est l'emploi du temps du commissaire.

M. Gratwick: J'ai tout le temps qu'il faut, mais je suis très vieux, et je dois m'absenter un instant.

Le président: Nous allons faire cinq minutes de pause.

Le président: Cinq minutes, à tour de rôle, puis nous verrons comment vont les choses. Monsieur Manley.

M. Manley: J'aimerais parler des compagnies aériennes, si vous me le permettez, maintenant que j'ai brûlé mes ponts avec Transports Canada. Votre rapport sur la situation des compagnies aériennes est un chef–d'oeuvre politique: vous arrivez à éviter toutes les controverses de l'heure et à traiter des autres questions moins importantes.

Mais revenons à la situation à laquelle nous faisons face à l'heure actuelle. Dans vos travaux, avez–vous examiné l'aspect concurrentiel de la question sous l'angle de la capacité a) des nouveaux concurrents de surmonter les obstacles à l'entrée dans l'industrie nationale des compagnies aériennes à service intégral et b) des transporteurs nationaux survivants d'affronter la concurrence que représenterait le transporteur étranger à qui il serait permis d'offrir le service sur le marché intérieur?

M. Everson: La recommandation portant sur l'accès au marché pour les transporteurs étrangers est un scénario d'extrêmes, où le Parlement perçoit qu'il existe un monopole, que la concurrence est sérieusement diminuée et que le marché n'évolue pas dans le bon sens. Selon la recommandation, dans ce cas–là, c'est au client qu'il faut accorder sa loyauté première, et le transporteur étranger en serait l'outil. C'est reconnaître—comme nous l'avons fait dans l'annexe à ce sujet—qu'il a été extrêmement difficile d'amener un transporteur étranger sur le marché sans provoquer une concurrence intense. Nous n'avons pu trouver de moyens qui auraient limité cette concurrence. Personne ne limite ses efforts de commercialisation, qu'il s'agisse de droits d'établissement ou de cabotage.

L'autre chose que les auteurs du rapport ont tenté de faire ressortir en termes très vigoureux, c'est qu'il n'existe pas de transporteur national, ni de compagnie nationale, ni de truc du genre. Il y a des gens d'affaires qui exploitent des compagnies aériennes qu'ils estiment rentables, et dont la taille et la configuration leur paraissent rentables. Ils peuvent sortir des marchés qui ne les intéressent plus, et ils le font tout le temps. Et ils peuvent s'étendre et se contracter à leur gré.

[*Texte*]

We found there was this kind of conception that there were two airlines in this country. They were national carriers, but we couldn't define what they specifically did that made them national, except their business choices. When they get those choices wrong, of course, they pay the financial penalty, and their shareholders are paying it.

Mr. Manley: Well, let me try for you, because I think this is crucial to the situation the government finds itself in at the present time with the existing carriers. They are the employers of a substantial number of people who have high-paying, highly skilled, value-added jobs that could be done in other countries for other providers of air services to Canadians.

In other words, if you go, for example, to the maintenance facility in Vancouver, which is operated by Canadian Airlines, or Toronto—Air Canada and Canadian both—there are technicians there who, on a scheduled basis, maintain and repair equipment which is highly technical, requires great skill and pays them lots of money. They are just the kind of jobs the prosperity initiative identified as being the kinds of things we want to create in Canada, just the sort of thing all of the studies over the last decade have said, that this is the kind of job Canadians should be aspiring to.

That's where we can beat Mexico and all the rest of the world, because we have people who are trained and skilled. Those planes can have their scheduled maintenance done virtually anywhere in the world, certainly anywhere in North America, very easily. As long as we have Canadian-based carriers, those jobs are, by and large, being done by Canadians in Canada. That, for me at least, is a starting point.

Secondly, and this comes more into the area of transportation, those carriers have as their first corporate mission the delivery of transportation services to customers, the majority of whom are Canadians. They're not serving Canadians as an adjunct to a bigger market, as for example an American carrier might do if it were permitted to provide cabotage service in Canada. So they are customer-driven by a customer base that is primarily Canadian; therefore, more direct flights, more non-stop flights between Canadian cities without going through a U.S. hub.

Those, I suggest to you, are two reasons why maintenance of Canadian carriers is of value to us.

Assuming for the moment you accept that, and accept furthermore that the failure of a current carrier. . . Let's be direct. If Canadian were to fail—Canadian and Air Canada, as you know, occupy 95% of the domestic air service market in Canada at the present time—Air Canada would have at its doorstep an amazing opportunity to dominate, almost to that level, the market.

The resistance provided by international linkages, frequent flyer programs and other accoutrements of an established national carrier make it very hard for somebody else to come into that market in a major way, other than at the fringes, maybe with cut-rate services or whatever, to provide a national service. Those impediments to entry are very significant. They've been recognized by the Director of Investigations and Research from the Competition Bureau. They are well-established in the

[*Traduction*]

Nous observons une conception selon laquelle il y a deux compagnies aériennes au Canada. Elles étaient des transporteurs nationaux, mais nous n'avons pas pu mettre le doigt sur ce qui leur conférait leur caractère national, si ce n'est leurs choix d'affaires. Lorsqu'ils font les mauvais choix, bien sûr, ils sont financièrement pénalisés et leurs actionnaires payent la note.

M. Manley: Ma foi, laissez-moi essayer pour vous, car cela m'apparaît crucial pour la situation dans laquelle le gouvernement se trouve à l'heure actuelle en ce qui concerne les transporteurs. Ils ont un nombre considérable d'emplois très bien rémunérés, hautement spécialisés et à grande valeur ajoutée, qui pourraient se trouver dans d'autres pays chez d'autres fournisseurs de services aériens aux Canadiens.

Autrement dit, si vous allez, par exemple, au centre d'entretien de Vancouver, qui est exploité par Canadien International, ou à Toronto—Air Canada et Canadien—vous trouverez là des techniciens qui, selon un calendrier fixe, font, moyennant beaucoup d'argent, l'entretien et la réparation d'un matériel très technique, exigeant de grandes compétences. Ce sont justement les emplois du genre de ceux que, selon l'initiative de la prospérité, nous voulons créer au Canada, et qui, selon toutes les études de la dernière décennie, sont ceux auxquels les Canadiens devraient aspirer.

C'est là que nous pouvons battre le Mexique et le reste du monde, parce que nous avons des gens formés et qualifiés. L'entretien régulier de ces avions peut se faire à peu près n'importe où dans le monde, et certainement n'importe où en Amérique du Nord, très facilement. Tant que nous aurons des transporteurs basés au Canada, ces emplois seront, dans une large mesure, occupés par des Canadiens au Canada. Pour moi en tout cas, c'est un point de départ.

En second lieu, et cela touche davantage le domaine des transports, la mission première de ces transporteurs est la prestation de services de transport à leurs clients, dont la majorité sont des Canadiens. Le marché canadien n'est pas un appendice d'un marché plus grand, comme il pourrait l'être pour un transporteur américain à qui il serait permis d'offrir un service de cabotage au Canada. Donc, ils sont pilotés par une clientèle essentiellement canadienne et ils doivent offrir plus de vols directs, plus de vols sans escale entre villes canadiennes, sans passer par un point central américain.

Voilà, à mon sens, deux raisons pour lesquelles l'entretien des transporteurs canadiens a du prix à nos yeux.

Supposons un instant que vous acceptez cela, et que vous acceptez en outre que la faillite d'un transporteur. . . Soyons directs. Si Canadien devait faire faillite—Canadien et Air Canada, comme vous le savez, accaparent 95 p. 100 du marché du transport aérien intérieur au Canada à l'heure actuelle—Air Canada aurait sur un plateau d'argent une occasion étonnante de dominer le marché, dont presque 95 p. 100 lui appartiendrait.

La résistance offerte par les liaisons internationales, par les programmes pour grands voyageurs et par d'autres artifices d'un transporteur national établi complique considérablement l'arrivée massive de quelqu'un d'autre sur ce marché; il devrait se contenter des miettes, quitte peut-être à offrir des services à prix réduit, etc., pour assurer un service national. Ces obstacles à l'entrée sont très importants. Le directeur des enquêtes et recherches au Bureau de la concurrence les a reconnus. Ces

[*Text*]

U.S., where, arguably, deregulation has increased competition in terms of numbers of carriers flying between city pairs, but where the number of carriers in absolute terms has been contracted, as it has in Canada.

• 1155

Given that situation, would you not have, in your report, thought that it would be worth while addressing the issue of whether government policy in the short term ought to be directed to the maintenance of competition by domestic carriers in the Canadian context? I'm sorry for the long preamble, but. . .

Mr. Everson: There was a lot in that question.

I think the main focus of our work, to start with, was competition within the domestic market. Certainly the issues you raised about market control and dominance provisions were very much with us, and you will have seen from our research that we spent quite a bit of time inquiring into those methods by which people squeeze the competition.

Some things that we found that were important to us involved considerations, such as there is an extremely well–trained and effective work force and they're well paid and they have enormous impact in three or four cities. Up until now that work force has been sustained by the operations of the company. But in the near future, government and Parliament are going to have to make a decision as to whether or not they now want to begin to subsidize those jobs or those jobs are going to be paid for by the customers.

We find it not unconnected that in the railway industry, when it begins to rationalize, when it begins to say, let's go back down to what the customer demand actually is, it creates tremendous trauma. There is a lot of job loss, including a lot of very skilled workers. So a discipline has to be applied. You can only keep those jobs in absence of a healthy market if you're willing to pay for them.

Mr. Manley: That really is a comparison of apples and oranges, because as was said earlier, there may be a failure to recognize that railways are following canals. But surely it's a little early to say that the airlines are following the railways.

What we have, and you said it very well in your report, is a situation where the carriers got themselves into a jam. They took on too much inventory. They were ill advised to do it and they weren't able to foresee what might happen if Iraq invaded Kuwait and the economy went into recession all at once. That surely is a short–term situation. When you are looking at rationalization of the railways, you're looking at something that has had a continuing trend over a long period of time.

I guess what I'm asking you, given the short–term situation, is it not wiser for government to invest in the preservation of a two–airline system, given your very important conclusion—I think it's an important conclusion—that you do not endorse the notion that the Canadian market is too small to support two major carriers? That's a fundamental conclusion to me. Given that conclusion, would you not say that the government is well advised, therefore, to use what resources it can in a prudent way

[*Translation*]

transporteurs sont bien établis aux États–Unis, où, peut–on faire valoir, la déréglementation a avivé la concurrence, exprimée par le nombre de transporteurs reliant des paires de villes, mais où le nombre absolu de transporteurs a diminué, comme au Canada.

Compte tenu de cette situation, n'auriez–vous pas pensé, dans votre rapport, qu'il serait utile de savoir si la politique du gouvernement devrait, à court terme, servir à maintenir la concurrence des transporteurs canadiens dans notre pays? Excusez–moi du long préambule, mais. . .

M. Everson: Il y avait beaucoup de choses dans cette question.

Pour commencer, notre travail a principalement porté sur la concurrence au Canada. Il n'y a pas de doute que les questions que vous avez soulevées au sujet des dispositions concernant le contrôle et la domination du marché nous tenaient fort à coeur et nos recherches vous auront révélé que nous avons passé pas mal de temps à examiner les méthodes qui sont utilisées pour éliminer la concurrence.

Parmi les aspects que nous avons jugés importants, mentionnons une main–d'oeuvre parfaitement formée, efficace et bien rémunérée, qui est très importante dans trois ou quatre villes. Jusqu'à maintenant, les activités de la compagnie ont permis de maintenir cet effectif, mais d'ici peu, le gouvernement et le Parlement devront décider s'ils veulent commencer à subventionner ces emplois ou si ce sont les clients qui en feront les frais.

À notre avis, lorsque l'industrie ferroviaire commence à rationaliser ses activités, c'est–à–dire lorsqu'elle commence à rajuster son tir en fonction de la demande réelle de la clientèle, l'impact est considérable. Il y a beaucoup de pertes d'emploi dont un grand nombre d'ouvriers très spécialisés. Il faut donc faire preuve d'une certaine rigueur puisqu'on ne peut conserver ces emplois dans un marché stagnant que si l'on est prêt à les subventionner.

M. Manley: Cela revient vraiment à comparer des pommes et des oranges, car comme il a été dit précédemment, on n'admettra peut–être pas que les chemins de fer suivent les canaux. Mais il est sans doute trop tôt pour dire que les compagnies aériennes suivent les chemins de fer.

Comme vous l'avez très bien dit dans votre rapport, les transporteurs se sont mis dans le pétrin en augmentant trop leurs stocks. Ils ont eu tort d'agir ainsi et ils n'ont pas été en mesure de prévoir ce qui arriverait si l'Irak envahissait le Koweït et si l'économie plongeait tout d'un coup dans une récession. La situation est sans contredit de courte durée. Si on examine la rationalisation des chemins de fer, on voit que cette tendance s'est poursuivie pendant une longue période.

Compte tenu de la situation à court terme, n'est–il pas plus sage pour le gouvernement d'investir dans le maintien d'un système à deux compagnies aériennes, puisque selon votre conclusion, très importante à mon avis, le marché canadien ne vous semble pas trop petit pour faire vivre deux grands transporteurs? Cette conclusion m'apparaît fondamentale. Aussi, ne diriez–vous pas que le gouvernement est bien avisé d'utiliser prudemment toutes les ressources à sa disposition pour

[*Texte*]

to preserve the existence of more than one Canadian carrier until the market and the economy enables the airlines to work out of the current situation they are facing of low yields, largely because of over–capacity?

Mr. Sander: We went on the assumption that things will return to something normal again, and I don't know if we know any more what that is. We see capacity scaled back in so many areas today. Who says that demographics and customer spending habits will give us the kind of volume that would fill the present capacity of the two airlines? I have my doubts about it, personally.

Mr. Manley: Then how can you conclude that you do not endorse the idea that Canada's market is too small to support two major carriers?

Mr. Sander: I think you can have any number of carriers. We have too much equipment chasing the market right now, whether that's shared by two, three, four, or five airlines.

Mr. Gratwick: One of the difficulties, and I don't know whether it's management style or just a cultural style, is airlines the world over don't seem to like to stay in the shape in which they find themselves when they're running profitably. As soon as they become profitable they want to do either more of it or do something different. There is no content middle–and small–sized company. They all see themselves as wanting to grow rather than just run a profitable operation. It is something to do with the psyche of the whole process, I think, and it is difficult to establish it.

• 1200

There are two other points I would make again. I don't think one can overemphasize the fact that the air travel market or the airline market is very different from the rest of the transport system. I agree with you, it is very difficult to make comparisons across the modes and so on. But we do have to remember that the air market is the only one, other than perhaps recreational boating or something, that caters very largely to this very fickle discretionary spending market. In the shipping field, passenger traffic, passenger travel by ship, has gone out of style because the air took it over. They've now found another market for themselves in the cruise line business, and this is growing at the moment very rapidly, and it is often linked to the air one. But this whole thing can change over night, either by a disruption in some part of the world or maybe changing habits—people will decide they want to do something else with their discretionary money. It hasn't got the same solid base as looking at the transport systems that support the economy of the country.

Just one other coda, by the way. Transport and transport issues are always bedevilled by the secondary role of transport, which is to provide employment, irrespective of the fact that the technology in transport is going further and further away from the use of people. We are running trains with two–men crews. In Vancouver they run transit systems without any crews at all. The Japanese are talking about having a fleet of cargo vessels unmanned, led by one pilot vessel with a guy who is steering all

[*Traduction*]

préserver l'existence de plus d'un transporteur canadien jusqu'à ce que le marché et l'économie permettent aux compagnies aériennes de se libérer des faibles rendements actuels introduits en grande partie par une surcapacité?

M. Sander: Nous sommes partis de l'hypothèse que la situation reviendrait à la normale mais j'ignore si nous savons encore ce que cela veut dire. Il y a en ce moment une réduction de la capacité dans tellement de domaines. Qui nous dit que la population et les habitudes de dépense des consommateurs nous apporteront le genre de volume qui répondrait à la capacité actuelle des deux compagnies aériennes? J'ai mes doutes à ce sujet.

M. Manley: Comment pouvez–vous alors dire que vous n'appuyez pas l'idée que le marché canadien est trop petit pour soutenir deux grands transporteurs?

M. Sander: Selon moi, le nombre de transporteurs importe peu. Il y a une surabondance d'équipement sur le marché en ce moment, peu importe qu'il appartienne à deux, trois, quatre ou cinq compagnies aériennes.

M. Gratwick: L'un des problèmes partout dans le monde, et j'ignore si cela est imputable à un style de gestion ou à un type de culture, provient du fait que les compagnies aériennes ne semblent pas se complaire dans une situation de rentabilité. Dès qu'elles deviennent rentables, elles veulent l'être encore plus ou alors faire quelque chose de différent. Il n'y a pas de petites ou moyennes entreprises heureuses de leur sort. Elles se voient toutes en train de grandir plutôt que de simplement exploiter une activité rentable. Cela touche à la psychologie de tout le processus et c'est difficile à définir.

Je tiens à souligner deux autres points. Je ne pense pas qu'on puisse donner trop d'importance au fait que le marché des voyages aériens ou le marché des compagnies aériennes diffère à ce point du reste du réseau de transport. Je conviens, comme vous, qu'il est très difficile de faire des comparaisons entre les modes de transport. Toutefois, il faut se rappeler que le marché aérien est le seul, à part peut–être la navigation de plaisance, qui s'adresse en très grande partie à ce marché de consommation très inconstant et très discrétionnaire. Dans le secteur du transport maritime, le trafic voyageur ou les voyages par bateau ont cédé le pas aux voyages aériens. Ce secteur a déniché un autre marché, les croisières par paquebot, qui affiche une croissance très rapide en ce moment et qui est souvent relié au marché de l'industrie aérienne. Mais toute cette situation peut changer du jour au lendemain, que ce soit à cause d'un bouleversement dans une région du monde ou de nouvelles habitudes de consommation qui inciteraient les gens à dépenser ailleurs leur revenu discrétionnaire. Ce n'est pas la même base solide que celle des réseaux de transport qui soutiennent l'économie du pays.

Permettez–moi une autre observation. Le transport et les questions de transport sont toujours embrouillés par le rôle secondaire du transport, qui est de fournir de l'emploi, peu importe que la technologie dans ce domaine s'éloigne de plus en plus de l'utilisation de personnel. Les trains fonctionnent actuellement avec des équipages de deux hommes. À Vancouver, des réseaux de transport en commun sont complètement automatisés. Les Japonais parlent en ce moment

[*Text*]

of them. We are moving away from employment all the way through, and yet so often our decisions about transport tend to be made more based on the employment it provides than on the transportation it provides. It is uncomfortable, but it is a dangerous thing for us to do.

Mr. Manley: In theory I would agree with you. I guess my only reluctance is, given this particular. . . I'm not talking about jobs being created where none need to exist. Airplanes need regular maintenance. They are going to get regular maintenance from human beings. There is no robot that can do the scheduled maintenance on an aircraft. Is it going to be done in Vancouver by a Canadian, or is it going to be done in Dallas by an American? That is the question. And there is no reason to say that the mechanic in Vancouver is less skilled or less efficient than the mechanic in Dallas. Those being neutral, and I am assuming that they are, why should we not seek methods of ensuring that maintenance is done in Vancouver by a Canadian? That is my point. It is not how many men there should be on the deck; it is really necessary jobs that are going to be performed by somebody and we would like it to be done by Canadians.

Mr. Sander: It seems to me that this point goes well beyond transportation. You could apply this principle to virtually any industry. I find it difficult for a Minister of Transport to make such an edict.

Mr. Manley: Well, I don't know that that is true in industrial policy. If you look at the auto pact, it was done as part of a trade transaction that ensured a certain percentage of jobs were maintained in Canada, despite in fact, in that case, the ownership of the companies that were employing them. There is no particular reason why, when you are doing an international transaction in what is clearly not an open market but is subject, and airlines in particular, to much less free market expression even than there are in other goods and services under the GATT, you would not look for ways in which to preserve your national interest to reflect the reality that other countries are doing the same.

• 1205

Mr. Sander: If you talk about the minister approving a transaction of some kind, which you're saying, I think we have addressed this in our report, suggesting that using the Investment Canada model let Canada extract the maximum benefit to Canada before it approves such a transaction. To me that's one issue.

The other one is I thought you recommended sort of a blanket edict that no airline job shall be done outside the country. That's the one I have difficulty with.

Mr. Manley: No, no. What I'm really trying to engage you in is to take what you learned from your study and what you've reported and apply it to the immediate situation we're confronting in the airline industry in Canada, working from this statement that you made, that the market is big enough to support at least two major carriers, and accepting, which I think is your thesis, that competition is an ultimate good that should continue to be pursued. You know from the work in annex B that the resistance is there. There are many competitive hurdles to overcome in order to re–establish a new carrier in the national marketplace.

[*Translation*]

d'une flotte de cargos dirigée par un navire pilote qui serait lui–même commandé par un capitaine. La tendance actuelle est de s'éloigner de l'effectif salarié partout, mais même à cela, nos décisions en matière de transports ont souvent tendance à être prises plus en fonction des emplois qu'ils génèrent que du service qu'ils dispensent. La situation est inconfortable mais dangereuse pour nous.

M. Manley: En théorie, j'abonderais dans le même sens que vous, mais j'ai une seule hésitation. Je ne parle pas de la création d'emplois là où ils ne sont pas nécessaires. Les aéronefs ont besoin d'être entretenus régulièrement par de vrais mécaniciens. Aucun robot ne peut faire l'entretien régulier d'un aéronef. Mais sera–t–il fait par un Canadien à Vancouver ou par un Américain à Dallas? Voilà toute la question. Il n'y a aucune raison de dire que le mécanicien de Vancouver est moins compétent ou moins efficace que son confrère de Dallas. Comme ils sont neutres, ce que je suppose, pourquoi ne chercherions–nous pas à assurer que l'entretien est fait à Vancouver par un Canadien? Voilà où je veux en venir. Ce n'est pas tellement la taille de l'équipage de l'avion qui nous intéresse, mais bien les emplois nécessaires qui vont être occupés, de préférence par des Canadiens.

M. Sander: Votre point me semble dépasser le cadre des transports puisqu'il pourrait s'appliquer en principe à presque n'importe quelle industrie. Il serait difficile à un ministre des Transports d'imposer une telle exigence.

M. Manley: Je ne sais pas ce qui en est dans l'industrie. Ainsi, le pacte de l'automobile a été conclu dans le cadre d'une transaction commerciale qui garantit un certain pourcentage d'emplois au Canada, malgré l'appartenance, dans ce cas, des entreprises d'embauche. Lorsqu'on procède à une transaction internationale dans ce qui n'est clairement pas un marché ouvert mais un marché qui est beaucoup moins libre, et les compagnies aériennes en sont un exemple, que celui des autres biens et services assujettis au GATT, il n'y a aucune raison particulière de ne pas essayer de préserver notre intérêt national comme le font les autres pays.

M. Sander: Si vous parlez de l'approbation d'une transaction quelconque par le ministre, nous avons, il me semble, abordé cet aspect dans notre rapport en proposant, sur le modèle d'Investissement Canada, de laisser au Canada la chance de profiter au maximum de la transaction avant de la faire approuver. C'est un aspect du problème.

L'autre recommandation que vous faites est une sorte d'ordonnance globale interdisant l'exportation des emplois dans le transport aérien à l'extérieur du pays. Voilà le point sur lequel j'achoppe.

M. Manley: Non, non. En réalité, j'essaie de prendre comme point de départ ce que vous avez appris et publié dans votre rapport et de l'appliquer à la situation immédiate à laquelle nous faisons face en ce moment dans l'industrie aérienne au Canada. Selon votre déclaration, le marché serait suffisamment vaste pour soutenir au moins deux grands transporteurs et la concurrence, qui fait également partie de votre thèse, est un objectif ultime qu'il faudrait continuer de poursuivre. Vous savez déjà, à la lecture de l'annexe B, qu'il y a déjà une résistance et de nombreux obstacles concurrentiels à surmonter avant de rétablir un nouveau transporteur sur le marché national.

[*Texte*]

How do we deal with the situation in which we have an inherently unstable duopoly burdened by debt and over–capacity if we want to preserve competition and have two major national carriers, which you've concluded the market is capable of sustaining? How do we get there from here? You basically haven't dealt with it in the report by saying that it's not clear what's going to happen. That's not a bad answer, but now I'm asking you.

Mr. Everson: It's part of the privilege of not being a parliamentarian that you can scribe those kinds of lines.

I have a couple of points that I think are of interest. It doesn't argue your point, but it's of interest. This year, reading financial newspapers, you see that Canadian investors — bondholder investors, fund managers — are investing in airlines in Canada, but not in the two major airlines.

When you approach the question of how you'll assist the airline industry, or should you assist the airline industry, that sort of thing has to be kept very much in mind I think. You don't have a greater loyalty to the incumbent than you do to other carriers or to the people who are investing in those carriers or to the jobs that might be created in an Air Transat, or some other carrier, as one of the major carriers rationalizes.

A couple of things we found that I think are of interest and are important are that the Canadian air carriers are less profitable in international markets now than they used to be. Their yields are lower than they are in the domestic market. I think that's an extremely significant fact, because in effect the more protection we can try for them in our domestic market, the more serious that disparity will become. It's not possible, I don't think, to take a large airline and take the same work force, the same equipment, the same maintenance practices in which you're reasonably protected and take it into the chilly winds of the international marketplace and succeed against increasingly tough competition. It's a terrible dilemma for government. If you assist them in this immediate domestic marketplace, you are probably doing them some damage down the road in the international marketplace.

The capacity question is a really vivid example of that. Yes, we have way too much capacity, but it's also true that in the space of I think it was about three weeks a couple of years ago, they withdrew the two carriers from eight markets around the world. They wouldn't have over–capacity if they were serving those markets. Those airplanes would be flying. So everything is connected to everything else. If their costs were lower, if they were more competitive internationally, they would have good use for that capacity. Maybe they'd have others.

If you provide assistance to the airline industry, Parliament will have to have strings attached to it. But unless you're going to manage these air carriers yourselves, you're depending on the shareholders and the boards of directors and the management to manage efficiently.

When you speak about the workers, in effect you're saying we would like to protect this work force from its own shareholders. We're going to say to the shareholders, don't lay those people off, we will subsidize you so that you can continue

[*Traduction*]

Comment réglons–nous une situation de duopole qui est à la base instable et accablé de dettes et d'une surcapacité si nous voulons préserver la concurrence entre deux grands transporteurs nationaux que le marché, selon vos conclusions, est capable d'absorber? Comment y parvenir? Vous n'avez pas essentiellement répondu à cette question dans le rapport puisque l'avenir ne vous semble pas clair. La réponse n'est pas mauvaise, mais je vous pose maintenant la question.

M. Everson: Cela fait partie des privilèges d'un non–parlementaire d'être en mesure d'écrire ce genre de choses.

J'ai une couple d'observations qui ne répondent pas à votre question mais qui devraient quand même vous intéresser. Les journaux financiers de cette année nous révèlent que les investisseurs canadiens — les détenteurs d'obligations et les gestionnaires de fonds — placent leur argent dans les compagnies aériennes au Canada, mais non dans les deux plus grandes.

Lorsqu'on se demande si l'on devrait aider l'industrie aérienne ou comment on pourrait le faire, il faut, selon moi, garder très présent à l'esprit ce genre de choses. Lorsque l'un des grands transporteurs rationalise ses activités, vous n'avez pas à faire preuve d'une plus grande loyauté envers lui, les autres transporteurs ou les investisseurs, ou encore à l'égard des emplois qui pourraient être créés chez Air Transat ou chez un autre transporteur.

Nous avons constaté deux choses importantes. En premier lieu, les compagnies aériennes au Canada font moins de bénéfices en ce moment sur les marchés internationaux qu'auparavant. Leurs rendements sont inférieurs à ceux qu'elles obtiennent sur le marché intérieur. Cela est fort significatif, car plus on tentera de les protéger sur notre marché intérieur, plus cette disparité s'accroîtra. Je ne crois pas qu'il soit possible d'amener une grande compagnie aérienne dans le milieu hostile du marché international et espérer qu'elle réussisse à percer face à une concurrence de plus en plus vive, s'il faut qu'elle conserve le même effectif, le même matériel et les mêmes méthodes d'entretien qui vous assurent une protection raisonnable. Le gouvernement fait face à un dilemme épouvantable. En effet, si vous aidez les compagnies sur le marché intérieur immédiat, vous leur faites probablement tort à plus long terme sur le marché international.

La question de la capacité en est vraiment un exemple frappant. Il est vrai que nous avons une surcapacité, mais il est également vrai qu'en l'espace d'environ trois semaines, il y a de cela une couple d'années, les deux transporteurs se sont retirés de huit marchés internationaux. Ils n'auraient pas cette surcapacité s'ils desservaient actuellement ces marchés. Leurs avions voleraient. Tout se tient donc. Si leurs coûts étaient inférieurs et s'ils étaient plus concurrentiels à l'échelle internationale, ils sauraient quoi faire de cette capacité. Peut–être y en aurait–il plus.

S'il faut subventionner l'industrie aérienne, le Parlement devra y mettre des conditions. Cependant, à moins de diriger vous–même ces transporteurs aériens, vous allez devoir faire confiance à l'efficacité des actionnaires, du conseil d'administration et de la direction.

Lorsque vous parlez des travailleurs, vous aimeriez en fait qu'on les protège de leurs propres actionnaires. Vous aimeriez qu'on leur offre des subventions pour qu'il n'y ait aucun congédiement. À quel moment devons–nous briser la boucle?

[*Text*]

their employment. At what point should you get out of that loop? You're not running the airline, and eventually those shareholders are going to have to make decisions pursuant to their profit.

The Chairman: Mr. Manley, could I ask you to perhaps wind this up?

Mr. Manley: You've been very generous, Mr. Chairman. I'll stop there.

• 1210

The Chairman: On behalf of the committee, let me thank you for your appearance and echo the words of members from both sides in our appreciation for the work you have put into your comprehensive and all–encompassing report. Obviously, there are some areas on which members don't necessarily agree with everything that was said, but on the other hand I think it certainly cannot be argued that it was not a most thorough, comprehensive and objective point of view. Thank you very much for being here.

Mr. Gratwick: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. This meeting is adjourned.

[*Translation*]

Comme vous n'êtes pas à la tête de la compagnie, les actionnaires vont devoir à la longue prendre des décisions au sujet des bénéfices qu'ils veulent réaliser.

Le président: Monsieur Manley, vous est–il possible de terminer votre témoignage?

M. Manley: Vous avez été fort généreux, monsieur le président. Je m'arrête ici.

Le président: Au nom du comité, je vous remercie de votre témoignage et je me fais le porte–parole des députés des deux partis qui apprécient vivement le travail que vous avez mis dans ce rapport global et exhaustif. Il est évident qu'on ne peut pas être nécessairement d'accord avec tout ce qui a été dit mais, en revanche, je ne pense pas qu'on puisse dire que vous n'avez pas présenté un point de vue réfléchi, complet et objectif. Je vous remercie de vous être déplacé.

M. Gratwick: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Defunct National Transportation Act Review Commission:

John Gratwick, Former Commissioner;

Horst Sander, Former Commissioner;

Warren Everson, Former Executive Director.

TÉMOINS

De la défunte Commission d'examen de la Loi sur les transport nationaux:

John Gratwick, ex–commissaire;

Horst Sander, ex–commissaire;

Warren Everson, ex–directeur général.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Governme
Publicatio

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 40

Thursday, April 1, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 40

Le jeudi 1er avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès–verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 81(4), consideration of the Department of Transport's 1993–1994 Main Estimates.

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

Conformément aux articles 32(5) et 81(4) du Règlement, examen du Budget de dépenses principal 1993–1994 du ministère des Transports

---

APPEARING:

The Honourable Jean Corbeil,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Corbeil,
Ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
JUN 24 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty–fourth Parliament,
1991–92–93

Troisième session de la trente–quatrième législature,
1991–1992–1993

25551

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice–Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice–présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 1, 1993
(57)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:45 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes and John Manley.

Acting Member present: Walter Van De Valle for Lee Richardson.

Other Member present: Nic Leblanc.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Appearing: The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport.

Witnesses: From Transport Canada: Huguette Labelle, Deputy Minister; Paul Gauvin, Assistant Deputy Minister, Finance.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee proceeded to consider the National Transportation Act Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review"; and, in accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 81(4), the Department of Transport's 1993–1994 Main Estimates.

It was agreed, — That the Minister of Transport's Speaking Notes be filed as an exhibit with the Clerk of the Committee (Exhibit "A").

The Minister of Transport answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS–VERBAL

LE JEUDI 1er AVRIL 1993
(57)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 45, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Gilbert Chartrand, Robert A. Corbett, Stan Keyes et John Manley.

Membre suppléant présent: Walter Van De Walle remplace Lee Richardson.

Autre député présent: Nic Leblanc.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Comparaît: L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports.

Témoins: De Transports Canada: Huguette Labelle, sous–ministre; Paul Gauvin, sous–ministre adjoint, Finances.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»; aussi, en application des paragraphes 32(5) et 81(4), le Budget de dépenses principal 1993–1994 du ministère des Transports.

Il est convenu, — Que les notes du ministre soient remises comme pièce au greffier du Comité (Pièce «A»).

Le ministre des Transports répond aux questions.

À 17 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, April 1, 1993

• 1545

The Chairman: I call the meeting to order.

Welcome, Minister, to the transport committee. We appreciate that this has been a very hectic day for you and we're delighted that you have been able to get here. Your appearance before the committee was delayed on other occasions, so we're very pleased that we now have the opportunity because there are so many important issues dealing with transport. I know that members have been extremely concerned about having you appear.

We have in front of us some speaking notes that have been circulated by your people. They have been read probably by all of us, except Mr. Angus, but you may proceed as you best see fit.

Before you begin, recognizing that we anticipate that there will be a vote at 5 p.m., could you give the committee some indication of your schedule and what time might be available to us?

L'honorable Jean Corbeil (ministre des Transports): Monsieur le président, merci de vos mots de bienvenue.

Je m'excuse de mon retard. Une urgence vient de se produire. J'ai dû rencontrer la presse pour lui annoncer que l'Office national des transports avait suspendu le permis d'opération de Nationair. J'ai cru qu'il était important d'en informer la presse immédiatement, et c'est ce qui m'a retenu.

I'm very pleased to be here. I don't think that my statement is going to make history, so I'll be satisfied that it be recorded, that it has been distributed, and that you have had a chance to go through it.

My time is only limited by the bells. When the bells ring, we'll have to go to vote. If you feel that you haven't completed your questioning and you want me at some later date, I will certainly make myself available.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. That being the case, and as you have indicated that you're prepared to let your notes stand as having been entered into the record, perhaps we can go right to members.

M. Manley (Ottawa–Sud): Bienvenue au Comité, monsieur le ministre.

I'd like to start by asking if you could please advise the committee of the status of the bilateral air negotiations with the United States. Has a negotiator been appointed by President Clinton, and how do you foresee those discussions developing from here?

Mr. Corbeil: The negotiations had come to a final resolution except for the three main points that we had put on the table right at the beginning of the negotiations. A deal to be completed would have to provide for a dispute–resolution mechanism, assurances of slots at certain airports and availability of gates at certain airports, and also the phasing–in of the application of the completed agreement at the three major airports of Vancouver, Toronto and Montreal.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 1er avril 1993

Le président: La séance est ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur le ministre, au Comité des transports. Nous nous rendons compte que votre journée a été très occupée et nous sommes très heureux de vous avoir parmi nous. Votre comparution devant le comité a été reportée à plusieurs reprises, et nous sommes par conséquent heureux de vous voir ici pour discuter avec nous de tellement de questions importantes en matière de transport. Les membres du comité tenaient beaucoup à vous poser des questions.

Votre personnel nous a distribué les notes de votre discours. Nous les avons sans doute tous lues, à l'exception de M. Angus, et nous vous donnons donc carte blanche.

Avant de commencer, je tiens à signaler que nous nous attendons à devoir voter à 17 heures. Pourriez–vous donc nous donner une idée de votre horaire et du temps que vous pourrez consacrer au comité?

The Hon. Jean Corbeil (Minister of Transport): Mr. Chairman, I want to thank you for your words of welcome.

I am sorry I am late. I had to see to an emergency. I had to meet the press to announce that the National Transportation Agency suspended Nationair operation permit. I thought that it was important to inform the media immediately, and that is why I am late.

Je suis très heureux d'être ici. Je ne crois pas que ma déclaration soit d'une importance capitale; je suis par conséquent satisfait de voir qu'elle va figurer au compte rendu et que vous avez eu la possibilité d'en prendre connaissance.

Nous devrons nous absenter pour aller voter, mais si vous estimez ne pas avoir posé toutes les questions voulues, je pourrais revenir une autre fois devant le comité.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Si tel est le cas, vos notes figureront au compte rendu. Nous pouvons maintenant passer directement aux questions des membres.

Mr. Manley (Ottawa South): I want to welcome you to the committee, Minister.

Tout d'abord, j'aimerais vous demander de nous dire où en sont les négociations bilatérales sur les transports aériens avec les États–Unis. Un négociateur a–t–il été nommé par le président Clinton? Pensez–vous que les discussions vont pouvoir reprendre?

M. Corbeil: Les négociations avaient abouti à un règlement définitif, sauf en ce qui concerne les trois questions principales que nous avions soumises au début des négociations. Pour que les négociations aboutissent vraiment, il faudra prévoir un mécanisme de règlement des différends, l'assurance de créneaux et de portes à certains aéroports ainsi que la mise en oeuvre graduelle de l'entente complète aux trois aéroports principaux, Vancouver, Toronto et Montréal.

[*Texte*]

• 1550

By the time the election arrived, the negotiators on the part of the U.S. didn't feel they could put these questions to the outgoing administration because they were more or less political decisions that would have to be made by the administration. Therefore, they felt it was preferable that these be tackled with the new administration.

The last round of negotiations was held, I think, in December, and I have had a conversation with the new Secretary of Transport, Mr. Pena, on Monday of this week, in which we both expressed the desire for the negotiations to resume, both agreeing that the three points that are still on the table are really the crucial ones and would have to be addressed as soon as possible.

Mr. Pena, of course, expressed that he will want to have some discussion with his officials in the Department of Transport, and that we should discuss together, very soon, a possible date for resumption of the negotiations.

Mr. Manley: So at this point there is nothing foreseeable in terms of absolute progress, and there's no position on the table from the U.S. with respect to our most recent—

Mr. Corbeil: There have been many, many negotiations and discussions on these three points. I would say almost all the other points have been agreed upon. On these three points there has been positioning on both sides. That's why I believe that if we can get the negotiators back at the table pretty soon we should be able to arrive at the conclusion of an agreement.

Mr. Manley: There have been reports that, as a reaction to the arrangements that have been entered into by Canadian Airlines and American Airlines, and by Air Canada and United, and I suppose Continental as well, the U.S. airline Delta in particular has been raising objections to a bilateral that had not previously been raised in the negotiations. Is it your understanding that the potential of arriving at an agreement with the United States is going to be more difficult now than it appeared to be prior to the change of administration?

Mr. Corbeil: I cannot talk for the U.S. carriers, but both major national Canadian carriers have maintained their interest in the finalization of the bilateral with the U.S., and as I said, Mr. Pena, in our conversation this week, did not indicate that there were insurmountable obstacles.

Mr. Manley: Or new obstacles.

Mr. Corbeil: Or new obstacles.

Mr. Manley: All politics, as Tip O'Neill used to say, are at their essence, local. I have two local issues that I want to raise with you, one with respect to this region, and one with respect to Toronto.

You will know, since you spend a lot of time in the national capital, that within forty kilometres of where we sit at the moment there are about a million people. This is the fourth largest metropolitan region in Canada, and it's the only major city that does not have any direct air service to the United States.

Your department has had proposals over the years, and has one currently, to provide service from Ottawa to Pittsburgh. In the past there was one to recognize Ottawa as a co-terminus to the Chicago-Montreal route, which would provide this region

[*Traduction*]

Lors de l'élection américaine les négociateurs américains n'ont pas voulu soumettre les décisions de nature politique à l'administration sortante, et c'est la raison pour laquelle ils ont estimé qu'il était préférable d'aborder tout cela avec la nouvelle administration.

La dernière ronde de négociations a eu lieu, si je ne me trompe, en décembre, et j'ai eu des conversations lundi avec le nouveau secrétaire aux transports, M. Pena. Nous avons tous les deux exprimé le désir de voir les négociations reprendre, et nous nous sommes mis d'accord pour dire que les trois questions toujours en suspens sont les questions cruciales qu'il faudra aborder le plus rapidement possible.

M. Pena m'a dit qu'il voudrait consulter les fonctionnaires de son ministère, après quoi nous pourrons envisager, très rapidement, un moment propice pour reprendre les négociations.

M. Manley: Par conséquent, à l'heure actuelle, on ne sait pas si des résultats pourront être obtenus dans un avenir prévisible, et les États-Unis n'ont soumis aucune position en ce qui concerne nos plus récents. . .

M. Corbeil: Un grand nombre de négociations et de discussions portaient sur ces trois questions. Presque toutes les autres questions ont fait l'objet d'accords. Nous avons présenté nos positions des deux côtés sur ces trois questions, et c'est la raison pour laquelle j'estime que si les négociateurs se remettent au travail rapidement, un accord pourrait être conclu.

M. Manley: Il semblerait qu'à la suite des ententes conclues entre les Lignes aériennes Canadien et American Airlines, et entre Air Canada et United, et, je suppose, Continental également, la compagnie aérienne américaine Delta a opposé des objections à une entente bilatérale en avançant des arguments qui n'avaient pas été soulevés au cours des négociations précédentes. Pensez-vous que la conclusion d'une entente avec les États-Unis sera plus difficile qu'avec l'administration précédente?

M. Corbeil: Je ne pourrais parler pour les transporteurs américains, mais les deux principaux transporteurs canadiens nationaux continuent à s'intéresser à la conclusion d'une entente bilatérale avec les États-Unis. Comme je l'ai dit, M. Pena, au cours d'une conversation que nous avons eue cette semaine, n'a pas indiqué qu'il existait des obstacles insurmontables.

M. Manley: Ni de nouveaux obstacles?

M. Corbeil: Ni de nouveaux obstacles.

M. Manley: Comme Tip O'Neill se plaisait à le répéter, la politique porte sur des questions locales. J'aimerais vous poser deux questions qui touchent nos communautés, dans cette région-ci et à Toronto.

Vous passez pas mal de temps dans la capitale nationale, et vous n'êtes pas sans savoir par conséquent qu'il y a presque un million de personnes dans un rayon de 40 kilomètres. Il s'agit en fait de la quatrième région métropolitaine du Canada. Ottawa est la seule grande ville qui n'a pas de service aérien direct vers les États-Unis.

Votre ministère a reçu des propositions dans le passé et en reçoit à l'heure actuelle en vue de la fourniture de services aériens entre Ottawa et Pittsburgh. Dans le passé on avait proposé qu'Ottawa, soit un des aéroports de la ligne Chicago-

[*Text*]

with direct service to the U.S. Are you prepared to recognize the needs of the local community in the national capital region to have this service, and to assist this community in obtaining service either to Pittsburgh or to Chicago, in order to achieve that end?

Mr. Corbeil: Put it in perspective. First of all, there are some connections between Ottawa and some points in the U.S.; not enough, I fully agree.

Mr. Manley: Yes, but not hub service.

• 1555

Mr. Corbeil: As you know, and this is why we have entered into this new bilateral discussion with the U.S., the old bilateral agreement is out of date and inefficient. We didn't want to enter into any specific bilateral for certain points with the U.S. while the comprehensive bilateral is progressing. We haven't entered into discussion of any direct flights from Ottawa to other places.

There is a subsidiary agreement in place, which is called regional local community services, where we can negotiate with the U.S. on specific cases. That agreement has some very strict criteria. It has to be for a direct connection between point A and point B; it has to be within a certain distance; and the size of the aircraft cannot exceed a certain number of seats.

Recently we had some discussions with Ottawa representatives about an agreement under this RLCS. agreement, for Ottawa to Pittsburgh. We had difficulty with that because the type of aircraft that they want to use assured that the intent is not really a connection to Pittsburgh but to feed the Pittsburgh hub, which is completely contrary to the RLCS.

We are still examining if it would be possible to have a different type of aircraft so that we could say yes to this request from Ottawa. If we were to believe that there is no possibility of completing the bilateral, then we would again start individual bilaterals for connections between Ottawa and different places in the States.

Mr. Manley: I'll leave it there simply because we're running out of time. I want to mention Toronto in the few minutes that remain to me.

It seems to me that what has happened with the response to the environmental assessment and review process at Pearson airport is that the government has basically ignored the major conclusion of the federal environmental assessment and review process. My question, first of all, is one related to process. What point is there in going through this process, which has taken a very long time, if, at the end of the day, you say, for whatever reason, that you're not going to accept the recommendation, and go ahead anyway?

Mr. Corbeil: First of all, I don't think that anywhere, in any piece of legislation, anybody has determined that a report by an environmental panel is an order to do this and this and that. They come to certain conclusions that are presented to the government, which has the final say in the decision–making process.

In this particular instance when we put the proposal to this EARP panel, we did it on the basis that there was a predetermined decision by the Government of Canada that Pearson had to remain the principal airport in Canada, and

[*Translation*]

Montréal, ce qui aurait assuré à notre région des vols directs vers les États–Unis. Êtes–vous prêt à reconnaître les besoins des différentes communautés de la région de la capitale nationale en la matière? Êtes–vous prêt à aider notre région à obtenir un service de vols réguliers vers Pittsburgh ou Chicago?

M. Corbeil: Il faut être réaliste. Il ne faut pas oublier qu'il existe déjà des liaisons entre Ottawa et certaines villes américaines, même s'il n'y en a peut–être pas suffisamment, je le reconnais.

M. Manley: Oui, mais ce n'est pas une plaque tournante.

M. Corbeil: Comme vous le savez, l'ancien accord bilatéral n'est plus à jour, il est inefficace, et c'est la raison pour laquelle nous avons amorcé ces discussions avec les États–Unis en vue d'en arriver à une nouvelle entente bilatérale. Il s'agit d'une entente globale, et c'est la raison pour laquelle nous ne voulions pas conclure des ententes séparées portant sur certaines questions. Nous n'avons pas discuté de la question des vols directs d'Ottawa vers des villes américaines.

Un accord auxiliaire sur les services aériens, locaux et de navette, existe qui nous permet de négocier avec les États–Unis dans des cas bien précis, mais les critères de cette entente sont très stricts. Il doit s'agir d'une liaison directe entre un point A et un point B, sur une distance maximale, et l'aéronef doit compter un nombre de sièges limité.

Récemment nous avons eu des discussions avec les représentants d'Ottawa au sujet d'une liaison Ottawa–Pittsburgh dans le cadre de cette entente auxiliaire. Des problèmes se sont posés, étant donné que le genre d'aéronef que l'on voulait utiliser ne servait pas vraiment à la simple liaison avec Pittsburgh, mais était destiné à y alimenter la plaque tournante de Pittsburgh, ce qui va tout à fait à l'encontre des critères de cette entente auxiliaire.

Nous sommes toujours en train d'étudier cette question afin de voir s'il serait possible, en utilisant une autre sorte d'aéronef, de permettre un tel service. Si nous estimons qu'il n'est pas possible d'en arriver à une entente bilatérale globale, nous réamorcerons alors les ententes bilatérales portant sur des liaisons entre Ottawa et différentes villes américaines.

M. Manley: Je ne poursuivrai pas sur cette question, étant donné que le temps nous manque, mais j'aimerais, au cours des quelques dernières minutes à ma disposition, aborder la question de Toronto.

Il me semble qu'en ce qui concerne l'aéroport Pearson, le gouvernement a en fait ignoré la principale conclusion du processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement. Ma question porte sur ce processus, précisément. Pourquoi avoir recours à un tel processus, qui est extrêmement long, si, en fin de compte, pour une raison ou pour une autre, le gouvernement n'est pas prêt à accepter ses recommandations?

M. Corbeil: Tout d'abord, aucune loi ne nous oblige à considérer qu'un rapport d'un groupe environnemental est contraignant. Les conclusions d'un tel rapport sont présentées au gouvernement, qui a le dernier mot lors de la prise de décisions.

Dans ce cas particulier, lorsque nous avons donné son mandat à ce groupe, nous lui avons fait connaître notre décision au sujet de Pearson: cet aéroport resterait l'aéroport principal au Canada et serait donc agrandi au maximum. Pour ce faire, il

[*Texte*]

therefore we would expand Pearson to its ultimate maximum, because this was to be the main airport. Therefore, in order to bring it to its maximum capacity to remain the main airport, we had to have three additional runways.

When the panel presented its report, it said, as far as the north–south runway was concerned, there should be a north–south runway, but that it should be placed at a different distance from what we had suggested, and it should be shorter.

• 1600

After they said what it should be, they said:

4. The Panel believes that such studies will demonstrate that such a runway would:

(a) be operationally feasible without compromise of safety standards;

(b) increase north/south capacity from the present 50 hourly movements to approximately 86, thus reducing the existing directional imbalance very substantially;

(c) have a positive net present value; and

(d) have a noise impact in residential areas, expressed. . .

Therefore, they said:

The Panel. . .recommends that such a runway be constructed promptly provided that studies (a) to (d) above confirm the Panel's belief that this runway is a satisfactory solution to the problem of directional imbalance incapacity at [Pearson].

Our safety experts examined that and came to the conclusion that, first of all, it would be impossible to locate it where they suggested because it would be in the middle of a creek, the length of the runway would not permit a safe operation, and it wouldn't serve the purpose that it was intended for, because the purpose of this runway is not to increase the capacity. It is to serve as the proper, natural, runway when there's a cross–wind situation. They recommended it, provided that studies confirmed the panel's belief that it would be safe and satisfactory. Our people concluded that it wouldn't be safe and satisfactory, and therefore we said that we're going to construct it where we had determined in the first place.

As far as the two other runways are concerned, they said, "Don't construct them now because you should come back to us in some years when the traffic warrants it". Well, what are we going to do? We're going to construct them only when the traffic warrants it. We don't believe we have gone contrary to what they say.

One thing that I will confirm that we did not follow, because we had already mentioned it as a result of a similar panel in Vancouver, is that we are not going to pay monetary compensation for building any runways, because we cannot see any logic in paying people to bear noise. Either the noise is inconvenient and is dangerous to your safety, or it is not. No money will change that. In addition to that, the application of monetary compensation would cause as many problems as it would resolve, because where do you stop? Is it more noisy on one side of the street than the other? What do you do when a house is sold, and so on and so forth?

[*Traduction*]

fallait donc construire trois pistes supplémentaires.

Lorsque le groupe a présenté son rapport, il était d'accord avec la piste nord–sud, mais estimait que celle–ci devrait être située ailleurs et être plus courte que ce que nous avions suggéré.

En expliquant son point de vue, le groupe disait ce qui suit:

Le groupe estime que ces études démontreront qu'on pourrait installer cette piste sans compromettre les normes de sécurité; elle permettrait d'accroître la capacité nord–sud actuelle de 50 vols à 86 environ, ce qui permettrait de réduire de façon très importante le déséquilibre existant entre les pistes, augmenterait la valeur nette actuelle et aurait un impact en matière de bruit dans les quartiers résidentiels qui. . .

Le groupe dit ensuite ce qui suit:

Le groupe recommande qu'on entreprenne sans tarder la construction de cette piste, pourvu que les études A à D ci–dessus confirment l'opinion du groupe selon laquelle cette piste représente une solution satisfaisante au problème du déséquilibre des pistes à l'aéroport Pearson.

Les experts gouvernementaux en matière de sécurité ont étudié la question et en sont arrivés à la conclusion que, tout d'abord, il serait impossible de construire cette piste là où le groupe l'a suggéré à cause de la présence d'un ruisseau; de plus, la longueur de la piste poserait des problèmes de sécurité et, finalement, cette piste ne remplirait pas le but recherché, qui n'est certainement pas d'augmenter la capacité de l'aéroport, mais de servir quand les vents sont de travers. Le groupe a recommandé la construction de la piste sous réserve que des études confirment sa conviction que la piste serait sécuritaire et satisfaisante. Nous avons conclu que cette piste ne serait pas sécuritaire et satisfaisante, et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé de la construire à l'endroit que nous avions choisi en premier lieu.

En ce qui concerne les deux autres pistes, le groupe a recommandé de ne pas les construire maintenant et de lui soumettre de nouveau la question dans quelques années, lorsque la circulation aérienne en justifiera la construction. Allons–nous procéder de cette façon? Nous ne croyons pas avoir agi à l'encontre des recommandations.

Il y a cependant une recommandation que nous n'avons pas acceptée, comme cela a été le cas pour les recommandations d'un groupe semblable qui avait procédé à une étude au sujet de l'aéroport de Vancouver. Nous avons refusé dans ce cas–ci également d'indemniser la population pour le bruit dû à la construction de nouvelles pistes. En effet, le bruit représente une nuisance et est dangereux, ou il ne l'est pas. Aucune indemnisation ne changera quoi que ce soit à cela. De plus, toute indemnisation causerait autant de problèmes qu'elle permettrait d'en résoudre. On peut se demander: où s'arrêter? Le bruit est–il plus grand d'un côté de la rue que de l'autre? Quelles dispositions doit–on prendre au moment de la revente de la maison, etc.

[*Text*]

We determined very early on, with the first EARP panel we had on runways in Vancouver, that this government will never pay monetary compensation for noise.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Minister, welcome to the committee, along with your officials.

Let me start with the question of rail. Prior to CP formally applying to the NTA for permission to abandon its line from Sherbrooke to Saint John, New Brunswick, I asked you in the House if you would consider using your power under the NTA to issue a policy directive to the agency not to consider any main–line abandonments. If I remember correctly, what I also asked you was to put that in place until such time as the basic rail network has been defined by someone.

I understand that your deputy is the chair of the transportation administrative committee that has been looking at the question of the basic rail infrastructure. I also understand that committee is having difficulty coming to grips with it. I may be wrong, and I'd appreciate information.

Would you not agree that, separate from CP's application—you can't do anything about that now; it has to go through due process—we know that CN and CP are talking about what they are going to do east of Winnipeg, and that may very well be the elimination of not just one main line but two main lines, because there are three or four that actually run through that region? We're talking about thousands of miles of tracks in one fell swoop.

• 1605

Would you consider issuing that directive now so there can be some certainty, and tie it to the completion of the work by the administrators on establishing the basic rail infrastructure Canada needs to move into the 21st century?

Mr. Corbeil: No, my reason for letting the process go through is based on the fact that at the time the legislation was put in place it was considered that the proper body to analyse whether it was acceptable that a company could abandon a line was the NTA. It was done to take it away from the political process and put it in the hands of an impartial body, operating at arm's length from the government.

Since that time I have had many meetings with mayors whose towns are located along that route; the mayor of Moncton and so on. They seem now to agree it is better to let the NTA examine it. They will have a chance to have their input into that process. They will learn what the arguments of CP are. They can contest their mathematics and any facts they put on the table. After that the NTA will be in a position to determine whether CP is correct in pretending it wants to abandon it because it is not profitable.

My perception is that by the time this decision by the NTA comes through we will have advanced quite close to determining what the national highway system should be. In the meantime they will have had their discussion with CN.

[*Translation*]

Nous avons décidé, tout au début, au moment de la création du premier groupe d'évaluation et d'examen en matière d'environnement qui devait étudier la question des pistes à Vancouver, que le gouvernement n'indemniserait jamais les populations riveraines des aéroports à cause du bruit.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur le ministre je vous souhaite la bienvenue au comité ainsi qu'à vos hauts fonctionnaires.

J'aimerais tout d'abord commencer en vous posant une question sur le transport par rail. Avant que le CP ne présente une demande officielle à l'ONT en vue d'abandonner sa ligne de Sherbrooke à Saint–Jean, Nouveau–Brunswick, je vous ai posé une question à la Chambre; je vous ai demandé si vous seriez prêt à utiliser les pouvoirs que vous confère la LTN pour émettre une directive d'orientaiton à l'office afin que celui–ci n'envisage aucun abandon de lignes principales. Si je me souviens bien, je vous ai demandé également d'appliquer une telle directive jusqu'à ce que l'on ait défini quel est le réseau ferroviaire de base.

Si je comprends bien, votre sous–ministre préside le comité administratif des transports qui a étudié la question de l'infrastructure ferroviaire de base. Si je comprends bien également, ce comité aurait du mal à s'attaquer à la question. Je me trompe peut–être, et j'apprécierais que vous m'informiez.

Vous ne pouvez rien faire au sujet de cette demande du CP à l'heure actuelle, car celle–ci doit suivre son cours, mais nous savons que le CN et le CP ont des discussions sur l'infrastructure à l'est de Winnipeg et envisagent l'élimination non pas d'une seule ligne principale, mais de deux sur les trois ou quatre dans cette région. Nous parlons ici de milliers de milles de voie férrée qu'on veut supprimer d'un seul coup.

Pourriez–vous envisager la possibilité d'émettre une telle directive afin que l'on sache à quoi s'en tenir jusqu'à ce que l'on ait décidé de l'infrastructure ferroviaire de base qui doit permettre au Canada d'aborder le 21e siècle?

M. Corbeil: La raison pour laquelle j'ai décidé de ne pas intervenir, c'est qu'au moment où la loi a été adoptée, on a pensé que l'organisme qui était le plus compétent pour décider des possibilités d'abandon de lignes était précisément l'Office national des transports. De cette façon, toute cette étude est soustraite au processus politique et pourra être confiée à un organisme impartial, qui fonctionne indépendamment du gouvernement.

Depuis cette époque, j'ai eu de nombreuses réunions avec les maires des municipalités le long de ce trajet, le maire de Moncton, etc. Il semble maintenant être d'accord pour dire qu'il est préférable de laisser l'ONT s'occuper de cette question, d'autant plus qu'ils auront toujours la possibilité de participer au processus. De cette façon, ils seront au courant des arguments du CP, ils pourront contester les faits et les chiffres, après quoi l'ONT sera alors à même de décider si le CP a raison de prétendre que la ligne doit être abandonnée pour des raisons de rentabilité.

Je pense que lorsque l'ONT rendra sa décision, nous serons à la veille de connaître ce que notre système routier national devrait être. Entre temps, les discussions auront eu lieu avec le CN.

[*Texte*]

So I didn't think, and I still don't think, it would have been a good decision to prevent the process from starting. It is better to have all the processes advance at the same time. When the final decision of the NTA is determined, then we should be in a position to have all the answers to the different questions.

Mr. Angus: Two points on that, Mr. Minister. I stand to be corrected, but certainly my recollection of the work the transport committee did in studying both the white paper *Freedom to Move* and the legislation was that when we talked about rail line abandonment, whether we said it or not, we were thinking of branch lines. We were not thinking the day would come when main lines. . .were going to be applied to have removed from the system. In fact, if you look at the NTA, there are all sorts of provisions for compensation for branch lines the NTA decides must stay in operation but are not viable, but nothing that allows the NTA to provide a subsidy — or to force the government to provide a subsidy, basically — for a main line.

The second point is that Mr. Tellier told this committee this week that there is every likelihood by this fall CN and CP will be able publicly to state their intentions for east of Winnipeg. As you know, sir, you have a very narrow window to use that specific power under the act.

All I am saying is that before we have any more decisions being made by either CN or CP. . .is to issue such a directive, which is conditional — it only lasts until such time as a national rail infrastructure has been determined, much in the same way as the Ministers of Transport were successfully able to define the highway system. . . Part of that is that I will have to take my chances that the basic rail system is acceptable to me. But I am prepared to take that chance if you are prepared to issue such a directive, to provide us with some comfort that we know whatever decision the NTA makes will be based on more than just their rules, but rather on the national needs.

Mr. Corbeil: First of all, I don't accept your original premise that the legislators intended such a thing. I am not a lawyer, but I have always been told the legislator says what he needs to say in a piece of legislation. Anybody can say, well, if it wasn't put in the legislation, it was because of. . . But nobody will ever be able to demonstrate that, because you have to take the law as it is and you cannot just say, well, I believe this is what the law was intended to be.

• 1610

The NTA will examine the request according to what the law says. Whether it is within their mandate or not can be discussed in front of them.

I will certainly not pre-empt the NTA examination by saying if you decide something, I am going to do this, and if you decide another thing, I am going to do something else. They will do their work. They will have the examination and we will receive their report, and if there is action to take at that time, we will take what action we think is necessary at the time.

Mr. Angus: Let me move on, Mr. Minister. I think on that we are going to agree to disagree again.

Mr. Corbeil: I wouldn't be surprised.

[*Traduction*]

Par conséquent, je n'ai pas pensé et je ne pense toujours pas que ce serait une bonne décision que d'empêcher le processus de suivre son cours. Il est préférable que toutes ces choses soient faites en même temps, et, quand la décision finale de l'ONT sera rendue, nous aurons alors les réponses à toutes les différentes questions.

M. Angus: Deux choses à ce sujet, monsieur le ministre. Je peux me tromper, mais il me semble que le Comité des transports, qui s'est penché à la fois sur le Livre blanc *Aller sans entraves* et sur la loi, pensait aux lignes secondaires, et non pas aux lignes principales, lorsqu'il parlait d'abandon de lignes. Nous n'avons jamais pensé que le jour viendrait où les lignes principales. . .en fait, la Loi sur les transports nationaux prévoit toutes sortes de dispositions concernant les subventions pour les lignes secondaires, qui, de l'avis de l'ONT, doivent rester ouvertes tout en n'étant pas rentables, mais rien n'est prévu dans le cas des lignes principales.

Deuxièmement, M. Tellier a dit au comité cette semaine que, selon toute vraisemblance, le CN et le CP annonceront publiquement cet automne leur intention en ce qui concerne leurs réseau à l'est de Winnipeg. Comme vous le savez, le créneau qui vous permet de procéder de cette façon conformément à la loi est très étroit.

Tout ce que je dis, c'est qu'avant que d'autres décisions ne soient prises soit par le CN, soit par le CP, vous devriez émettre une directive jusqu'à ce que l'on ait déterminé quelle devrait être l'infrastructure ferroviaire nationale, comme cela a été fait pour le système routier. Évidemment, je devrai parier pour cela que le système ferroviaire de base est acceptable, et je suis prêt à le faire si vous êtes prêt à émettre une telle directive, à nous assurer que les décisions de l'ONT tiendront compte non seulement des règles qui le régissent, mais surtout des besoins nationaux.

M. Corbeil: Tout d'abord, je n'accepte pas votre hypothèse de base selon laquelle telle était l'intention des législateurs. Je ne suis pas avocat, mais d'après ce que je sais, le législateur dicte ses intentions dans la loi. Tout le monde peut trouver des raisons pour lesquelles telle ou telle disposition ne figure pas dans la loi. Mais on ne pourra certainement jamais dire que la loi veut dire autre chose que ce qu'elle dit.

L'ONT examinera la demande en tenant compte de la loi. La question de savoir si cela relève de son mandat ou non pourra être abordée avec l'ONT.

Je ne vais certainement pas empêcher que l'ONT procède à une telle étude en disant que s'il décide de faire quelque chose, je ferai telle chose, s'il décide de procéder autrement, je ferai autre chose. Je veux laisser l'ONT faire son travail. On pourra étudier son rapport, et si des dispositions doivent être prises ensuite, nous le ferons au besoin.

M. Angus: Permettez-moi de poursuivre, monsieur le ministre. Je suppose qu'à cet égard nous serons d'accord pour ne pas être d'accord.

M. Corbeil: Le contraire m'étonnerait.

[*Text*]

Mr. Angus: I am told by employees of Air Canada that they were told by a member of your caucus that the government has already decided to accept whatever ruling the NTA hands down in the case of AMR's application to acquire 25% of the voting shares of Canadian. Is it true that cabinet has made that pre–determination, or will you allow due process, such that in the event that a decision is made by the NTA and someone is not happy with it, they will have the right to appeal to cabinet and cabinet will give them due consideration?

Mr. Corbeil: The right to appeal is in the law. So whether one or the other appeals will be a decision of theirs. At the same time, I cannot comment on what someone might have said to another, who said to another, who said to his brother–in–law. . . I can only say there is certainly no decision in that direction by the cabinet or the minister.

Mr. Angus: I didn't think so. That is why I wanted it on the record.

At your press conference earlier today you made it clear that most, if not all, of the passengers booked with Nationair will have some form of protection in terms of getting them back to Canada, etc. The one area you didn't talk about is the employees of Nationair. What steps are you willing to take, or what steps is your colleague the Minister of Employment and Immigration willing to take, to assist those workers in the transition, whether it is just the 21–day suspension, if it goes that long and Nationair is able to get the money for its insurance, or in the event it does not and the licence is revoked? Have you got to the point of thinking about how you can assist those workers in whatever transition is required?

Mr. Corbeil: I have a bad habit of crossing bridges when I get to rivers. There is no indication that employees are in difficulties at the time we are talking. I don't know what Nationair is going to do. Either they will pay their insurance premium and get their licence reinstated or they won't. If they don't, some problem will probably arise and we will address the problem at that time.

Mr. Angus: About a year ago this committee amended a government bill to give the Governor in Council the power to regulate the hours of work of flight attendants. In your response to the Moshansky report, you included in the follow–up to that report the question of flight attendants' hours of work. In discussions with the CUPE representative who is part of that task team or working group. . .she advises me that there has been very little progress in the area of flight attendants. There has been progress in the area of pilots, but there are already regulations governing pilots. She doesn't expect to see anything for flight attendants until the fall, at the earliest.

Mr. Minister, can I ask you to light a fire under somebody? I think it is obscene that it has taken this long to do something this committee unanimously supported. . .and to find a way to provide those workers who are there not as waiters and waitresses but as safety personnel. Their flight time should be regulated so they are as alert at the end of the flight as they are at the beginning.

[*Translation*]

M. Angus: D'après certains employés d'Air Canada, un des membres de votre caucus leur aurait dit que le gouvernement avait déjà décidé d'accepter la décision de l'ONT dans le cas de la demande d'AMR de se porter acquéreur de 25 p. 100 des actions avec droit de vote de Canadien. Est–il exact que le Cabinet a déjà décidé en la matière, ou serez–vous plutôt prêts à laisser les choses évoluer naturellement, pour que, lorsque la décision sera rendue par l'ONT, toutes les parties qui ne seront pas d'accord avec cette décision aient le droit de faire appel auprès du Cabinet et soient entendues par lui?

M. Corbeil: Le droit d'appel est prévu dans la loi. Les parties pourront faire appel si elles le désirent. Par contre, je ne peux faire de commentaires sur ce qu'une personne aurait dit à une autre qui l'aurait dit à un troisième, et ainsi de suite. Je peux simplement dire que le Cabinet ou le ministre n'ont pris aucune décision en ce sens.

M. Angus: Je ne le pensais pas non plus, et c'est la raison pour laquelle je voulais avoir votre réponse officielle.

Au cours de votre conférence de presse de ce matin vous avez précisé que la plupart sinon tous les passagers qui avaient des réservations chez Nationair seraient protégés d'une façon ou d'une autre et qu'ils seraient rapatriés au Canada. Vous n'avez cependant pas parlé des employés de Nationair. Quelles dispositions pourriez–vous prendre, ou quelles mesures votre collègue, le ministère de l'Emploi et de l'Immigration, serait–il prêt à prendre pour aider ces travailleurs au cours de la transition, ne serait–ce que pendant cette période de suspension de 21 jours, si les choses en arrivent là et si Nationair peut obtenir l'argent nécessaire à son assurance, ou si par contre Nationair ne peut l'obtenir et que le permis est révoqué? Avez–vous déjà pensé à la façon d'aider ces travailleurs pendant cette période de transition?

M. Corbeil: Je n'ai pas l'habitude de vouloir traverser les ponts avant d'être arrivé à la rivière. Rien ne semble indiquer que les employés sont en difficulté au moment où nous nous parlons. Je ne connais pas les intentions de Nationair, qui pourra soit payer sa prime d'assurance et retrouver de cette façon son permis, soit ne pas payer cette prime, auquel cas il faudrait régler cette situation, mais nous le ferons quand le problème surgira.

M. Angus: Il y a environ un an, le comité modifiait un projet de loi d'initiative gouvernementale qui donnait au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer les heures de travail des agents de bord. Dans le suivi au rapport Moshansky vous avez souligné la question des heures de travail de ces employés. La représentante du SCFP qui fait partie du ce groupe de travail. . . m'a dit que très peu de progrès avaient été réalisés en ce domaine. Des progrès ont été réalisés en ce qui concerne les pilotes, alors que ceux–ci ont déjà leur propre réglementation. À son avis, rien n'est prévu pour les agents de bord avant l'automne au plus tôt.

Monsieur le ministre, n'y aurait–il pas quelqu'un à mettre au pilori à ce sujet? Pourquoi faut–il attendre si longtemps avant que l'on adopte une recommandation appuyée de façon unanime par le comité. . . pour donner satisfaction à ces travailleurs, qui ne sont pas des serveurs, mais qui sont chargés de veiller à la sécurité du public. Leurs heures de travail devraient donc être réglementées pour leur permettre d'être aussi alertes à la fin du vol qu'au début.

[*Texte*]

• 1615

Mr. Corbeil: There has certainly been no foot-dragging. I have an article here where they cite Justice Moshansky as saying the transport department has acted very responsibly. As a result of the tabling of his report, we have put together a very comprehensive committee, subdivided according to the different aspects of the report. Each of these committees is staffed with people who are directly related to that problem. Unless somebody from my officials can tell me they see some foot-dragging somewhere, my indication is that all committees and subcommittees are working very effectively to try to come to a solution for all the problems.

This question of hours of work is not as simple as it seems, because people are up in the air and they cannot be taken off work as rapidly as someone who is working in a plant or on a machine. If they start on a trip, sometimes they have delays. There are a number of circumstances that have to be taken into consideration. I can assure you we are working very actively on it.

Mr. Angus: Mr. Minister, there are situations where pilots on a flight are overnighted at their destination and a new pilot crew is brought in but the flight attendants fly from Vancouver to the sunny south and back with no breaks. So I would really urge you to find out what's wrong there and get something done.

Mr. Corbeil: Your remarks are taken under consideration.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Mr. Minister, I too welcome you to the committee. As Mr. Manley said, quoting Tip O'Neill, all politics do come down to local issues. I'd like to ask you about the seaway.

In the subcommittee's report, this committee's report on the seaway, we recognized the Western Grain Transportation Act as what I personally consider, though we didn't put it in the report, to be giving a directional bias to the way grain flows in this country. I think that is borne out by the 70-30 flip that has occurred since the act came into effect.

I know it takes in a number of other departments too, but certainly the statement in the estimates here under Marine, that major concerns include the future viability of the St. Lawrence Seaway... I would like to see that the Western Grain Transportation Act is taken out of that. . .and let the seaway compete. That's what the stakeholders in the seaway told us: take out what we consider to be a directional bias, let us compete, let's see how we do. And they're willing to do that.

I think that's a major concern of the seaway. As I say, I know it's other departments as well, but I hope the Department of Transport will help out in that particular regard.

[*Traduction*]

M. Corbeil: Il n'y a sûrement personne qui s'est traîné les pieds. J'ai un article, ici, dans lequel on cite le juge Moshansky, qui a dit que le ministère des Transports a agi de façon fort responsable. À la suite du dépôt de son rapport, nous avons créé un comité très complet, que nous avons subdivisé selon les différents aspects abordés dans le rapport. Les gens qui font partie de chacun de ces sous-comités connaissent déjà bien les problèmes qu'ils ont à traiter. À moins que l'un des hauts fonctionnaires ne me dise qu'il y a des choses qui traînent quelque part, tout indique que tous ces comités et sous-comités travaillent très efficacement à résoudre tous les problèmes.

Cette question des heures de travail n'est pas aussi simple qu'elle en a l'air, car ces employés travaillent dans des avions et ne peuvent donc pas être remplacés aussi rapidement que quelqu'un qui travaille dans une usine ou à faire fonctionner une machine. Il y a parfois des retards dans les aéroports. Il y a bien des circonstances dont il faut tenir compte. Je peux vous assurer que nous y travaillons très activement.

M. Angus: Monsieur le ministre, il arrive parfois que des pilotes doivent passer la nuit à leur lieu de destination et, le cas échéant, on désigne une nouvelle équipe de pilotes, mais les agents de bord, de leur côté, partent de Vancouver à destination du Sud, par exemple, et reviennent sans avoir eu la chance de se reposer. Je vous incite donc fortement à faire enquête sur ce problème et à agir.

M. Corbeil: J'en prends bonne note, monsieur Angus.

M. Atkinson (St. Catharines): Monsieur le ministre, je vous souhaite moi aussi la bienvenue au comité. Comme le disait M. Manley, en citant Tip O'Neill, toutes les questions politiques se résument à des questions locales. J'ai quelques questions à vous poser au sujet de la voie maritime.

Dans le rapport que notre sous-comité a produit au sujet de la voie maritime, nous reconnaissons que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, bien que nous ne l'ayons pas dit en toutes lettres dans le rapport, mais je le pense personnellement, privilégie une direction en ce qui a trait au transport des céréales dans le pays. Je pense que le renversement de la situation — 70 p. 100 dans un sens et 30 p. 100 dans l'autre — qui s'est produit depuis l'entrée en vigueur de la loi en fournit la preuve.

Je sais que la question ne concerne pas qu'un seul ministère, mais il ne fait aucun doute que l'énoncé que l'on retrouve dans les prévisions budgétaires, à la rubrique du transport maritime, à savoir que parmi les principales inquiétudes figure la viabilité de la voie maritime du Saint-Laurent... Je souhaiterais qu'on élimine l'influence de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest dans ce domaine. . .et que l'on permette à la voie maritime de faire concurrence. C'est ce que les principaux intéressés de la voie maritime nous ont dit: éliminez ce que nous considérons comme une orientation privilégiée et permettez-nous de faire concurrence, laissez-nous nous débrouiller. C'est bel et bien ce qui les intéresse.

Je pense que c'est là une préoccupation importante de la voie maritime. Je sais que le problème ne relève pas uniquement du ministère des Transports, mais j'espère qu'il aidera à le régler.

[*Text*]

Mr. Corbeil: As you probably know, we have been very much involved with the Minister of Agriculture in consultation on the Western Grain Transportation Act in order to see how it could be changed or modified in some way. No conclusion has yet been determined by the responsible Minister of Agriculture.

At the same time, the seaway authority has addressed a request to the NTA to examine their pretension that the railways are using non–compensatory rates or are unduly being subsidized, hurting the healthy situation of the seaway.

So these two things are progressing at present. I agree the seaway is in a difficult situation at present. We all hope if the movement of grain with the Russians starts again at some point, this will help the seaway.

• 1620

Mr. Atkinson: I certainly hope so.

I guess the other concern is that we don't enhance the port facilities on the west coast when we have the other access to markets. It seems traditional markets were being serviced from the west coast, including the Middle East and so on. That was one of our concerns in our report.

Mr. Corbeil: We all have to realize, though, that the clients of Canada for the grain market have changed quite a bit over the years. The natural market of the European countries is just not there.

Mr. Atkinson: I grant that. Until we get down, though, to the point where there is no directional bias and let the seaway compete. . .and that's what they've asked for. I hope it is resolved. But in the meantime, we said the seaway is going to need some consideration. Their reserve fund is going down each year. They did operate at a profit and they've been dipping into the reserve fund. We tried to point out in this report that a crisis is coming. If the WGTA is not changed in the foreseeable future, they're going to need some help. We had suggested freezing the tolls be one way that should be done, and freezing of pilotage fees. They were transitional measures until the WGTA matter was sorted out. Will you consider doing that?

Mr. Corbeil: We're considering anything to make sure the seaway continues to operate. It's a vital transportation tool in this country. At the same time we have very difficult financial constraints throughout. So if there are revenues that do not come in from the seaway because of freezing the charges, then we have to find the money somewhere else.

Mr. Atkinson: One thing that did concern me was asking the seaway to pay a portion of the cost of the repair of the Valleyfield Bridge. That came out of the reserve fund. I think $9 million was asked for from them. Obviously that's a substantial amount, when the reserve fund before the commencement of the shipping season stands, I think, at $14 million. So that's another effect on them. I know the reason given was that that portion of the bridge goes over the canal

[*Translation*]

M. Corbeil: Comme vous le savez probablement déjà, nous avons travaillé de très près avec le ministre de l'Agriculture, au sujet de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, afin de déterminer quelles modifications on pourrait lui apporter. Le ministre de l'Agriculture n'en est encore venu à aucune conclusion.

Parallèlement à cela, l'Administration de la voie maritime a demandé à l'ONT de se pencher sur le problème qu'elle perçoit, à savoir que les transporteurs ferroviaires appliquent des tarifs non compensatoires, ou qu'ils sont subventionnés de façon indue, ce qui nuit à la santé financière de la voie maritime.

Ces deux activités sont donc en voie de réalisation à l'heure actuelle. Je reconnais que la voie maritime traverse une période difficile. Si le transport de céréales à destination de la Russie pouvait reprendre, cela aiderait sûrement la voie maritime.

M. Atkinson: J'espère que c'est pour bientôt.

Je suppose que l'autre préoccupation, c'est qu'on n'améliore pas les installations portuaires sur la côte ouest si l'on a accès aux marchés par la côte est. Les marchés traditionnels étaient desservis par la côte ouest, semble–t–il, y compris ceux du Moyen–Orient, etc. C'était l'une des inquiétudes que nous avons formulée dans notre rapport.

M. Corbeil: Nous devons tous comprendre, toutefois, que la clientèle du Canada sur le marché des céréales a passablement changé depuis quelques années. Le marché naturel des pays européens n'existe tout simplement plus.

M. Atkinson: Oui, vous avez raison. D'ici à ce qu'il n'y ait plus de direction privilégiée pour le transport des céréales, toutefois, et d'ici à ce que nous donnions à la voie maritime la possibilité de faire concurrence. . . c'est ce que les principaux intéressés réclament, en réalité. J'espère que ce problème sera résolu. Mais entre–temps, nous avons reconnu que la voie maritime aura besoin d'aide. Son fonds de réserve diminue chaque année. Elle a déjà fait des bénéfices, et elle puise maintenant dans ses réserves. Dans notre rapport, nous avons tenté de signaler qu'une crise s'en vient. Si l'on ne modifie pas la LTGO dans un avenir plus ou moins rapproché, la voie maritime aura besoin d'aide. L'une des solutions consisterait peut–être à geler les tarifs ainsi que les droits de pilotage. Il s'agirait de mesures provisoires qui s'appliqueraient jusqu'à la ce que LTGO ait été modifiée. Consentiriez–vous à faire cela?

M. Corbeil: Nous tenons compte de toute espèce de proposition qui peut permettre à la voie maritime de continuer de fonctionner. La voie maritime est un instrument de transport vital pour notre pays. Mais parallèlement à cela, les conditions financières sont extrêmement difficiles dans tous les domaines. Donc, si le fait de geler les tarifs nous privait de recettes dans le contexte de la voie maritime, il faudrait bien trouver cet argent ailleurs.

M. Atkinson: L'une des choses qui m'ont particulièrement inquiété, c'est que l'on demande à la voie maritime de payer une partie du coût des réparations du pont de Valleyfield. Elle a dû puiser dans sa réserve. Je pense qu'on lui a demandé une contribution de 9 millions de dollars. Cela est évidemment un montant considérable, quand on sait qu'il n'y a peut–être que 14 millions de dollars dans le fonds de réserve avant le début de la saison de navigation. Il est évident que cela n'aide pas

[*Texte*]

and the rest of it, but still, it's quite a burden that's been placed on them, outside their ordinary operating activities.

Mr. Corbeil: I agree with you. But the money that is in the coffers of the seaway, as in the coffers of the ports or the airports, is money of the Government of Canada. When you have financial constraints, everybody has to participate in the sharing of the burden.

Mr. Atkinson: The other thing I'd like to ask you about is cost recovery, especially in the marine area. I noticed the estimates indicate it's somewhat on hold because of the recession. But that's also going to have a tremendous effect on the seaway. I don't know what process. . .I know there were consultations beforehand with the people involved with the seaway. But I certainly hope that will continue before cost recovery is implemented. That would be another blow to the seaway.

Mr. Corbeil: The very beneficial effect the consultation process has produced as a result of the cost–recovery paper that was put out. . .it has benefited the Department of Transport by allowing the coast guard to re–examine their activities and reorganize the distribution of their fleet, remanning the ships on a different basis. Instead of working regular eight–hour days or things like that. . .they are remanned in a different way. This has reduced the cost of operating the coast guard substantially. As a result of that, we have put the cost–recovery measure on the back burner until the economy is back on its feet. At that time we will re–examine it. We will have further consultation before we move.

Mr. Atkinson: The other thing concerning the seaway and one of our recommendations was pilotage. We had suggested the validation procedures and qualifications to exempt Canadian masters and deck officers of the Canadian fleet from compulsory pilotage in both areas be looked at. Is that under consideration?

Mr. Corbeil: Yes, it is. It has been examined. But one has to note that the question of pilotage has been the subject of examination and consultation and review since the beginning of this century, and nobody has yet found a solution. One has to remember that the existence of pilots is a question of safety. I know it is cumbersome for many shippers, who would like to do away with the pilots. If it was at all possible to do this without putting safety at risk, certainly we're open to that. Yet we haven't found any demonstration that if we took away the pilots in the areas where pilots are mandatory, that we would put safety at risk. Studies that we have conducted very recently demonstrate that the cost of the pilotage is a very infinitesimal cost of transporting goods from one area to the other.

[*Traduction*]

l'Administration de la voie maritime. Je sais que l'on a dit que c'était parce que cette partie du pont se trouve au–dessus du canal, et tout ce que l'on voudra, mais il n'en demeure pas moins qu'il s'agit là d'un fardeau considérable que l'on impose à l'Administration de la voie maritime, en plus de ses activités courantes.

M. Corbeil: Je suis d'accord avec vous. Mais l'argent qui se trouve dans les coffres de l'Administration de la voie maritime, comme dans ceux de l'Administration des ports ou de l'Administration des aéroports, appartient au gouvernement du Canada. Quand les ressources financières sont étirées à la limite, tout le monde doit se serrer la ceinture.

M. Atkinson: J'ai quelques questions à vous poser au sujet de la récupération des coûts, notamment dans le domaine du transport maritime. Dans le document budgétaire, j'ai remarqué que l'on a décidé de décaler un peu le début de cette opération en raison de la récession. Mais c'est là une autre mesure qui aura des conséquences énormes pour la voie maritime. Je ne sais pas comment on a l'intention. . .Je sais que l'on a consulté les principaux intéressés de la voie maritime. Mais j'espère que l'on continuera à les consulter avant la mise en oeuvre du processus de récupération des coûts. Ce serait un autre coup dur pour la voie maritime.

M. Corbeil: L'effet bénéfique qu'a eu le processus de consultation, après la publication du document sur la récupération des coûts. . . La consultation a eu un effet bénéfique pour le ministère des Transports en permettant à la garde côtière de réexaminer ses activités et de réorganiser la répartition de sa flotte, de réorganiser les équipages sur une base différente. Plutôt que d'avoir des postes de travail de huit heures par jour. . . la garde côtière a adopté une formule différente. Cela a réduit considérablement les coûts de fonctionnement de la garde côtière. Voyant cela, nous avons décidé de mettre de côté l'idée de la récupération des coûts jusqu'à ce que l'économie se soit rétablie. À ce moment–là, nous réexaminerons la question. Il y aura aussi d'autres consultations avant qu'une décision soit prise.

M. Atkinson: Nous avons aussi fait une recommandation au sujet du pilotage. Nous avons proposé de réexaminer les procédures et les critères ayant trait à l'exemption des capitaines et des officiers de pont de la flotte canadienne pour ce qui est du pilotage obligatoire dans les deux districts de pilotage. Avez–vous commencé à examiner cela?

M. Corbeil: Oui, nous l'avons fait. Mais je tiens à rappeler que la question du pilotage a été examinée et retournée dans tous les sens depuis le début du siècle, et que personne n'a encore trouvé de solution. Il ne faut pas oublier que le pilotage obligatoire est une question de sécurité. Je sais que cela embête bien des expéditeurs, qui voudraient bien se débarrasser des pilotes. S'il était possible d'éliminer le pilotage obligatoire sans que cela représente aucun risque, nous serions sûrement disposés à envisager de le faire. Mais personne, jusqu'à maintenant, n'est arrivé à démontrer que le fait d'éliminer le pilotage obligatoire ne présenterait aucun risque. En fait, des études encore toutes fraîches démontrent que le coût du pilotage ne représente qu'une partie infinitésimale de ce qu'il en coûte pour transporter des produits d'une région à une autre.

[*Text*]

• 1625

Mr. Atkinson: I wouldn't argue with that at all, being from a city that's right on the Welland Canal. Pilots are very important, especially for foreign vessels, but of course we're talking about an exemption for Canadian masters who have been through these waters before, and not to compromise safety in any degree.

Mr. Corbeil: We've also examined that question and in many instances we found there were not that many pilots who applied for the licences. They didn't apply to pass the examination.

Mr. Atkinson: Canadian masters who did not apply?

Mr. Corbeil: Yes.

Mr. Atkinson: We heard something slightly different, that pilots set standards that were almost impossible to attain.

Mr. Corbeil: In response to that, at least in one area of pilotage, the pilotage authority has succeeded in getting a memorandum of understanding with the pilots whereby the method of examination would be under the joint authority of the pilot and the pilotage authority to make sure there's no bias. The memorandum of understanding was signed only a few months ago to try to solve the complaint by the shipowners that their masters could not qualify because the pilots were prejudiced and were making the examination tougher for the Canadian masters. If that MOU produces the results that we expect, we will attempt to have a similar MOU in the five pilotage authorities.

Mr. Atkinson: If I have any time left I'd share it with my colleagues.

The Chairman: Actually we're 11 minutes into the. . . I know there are a number who have questions. The normal procedure would be for us to move to second round for all the regular members. I know that Mr. Leblanc has a question, and I would seek your concurrence to allow Mr. Leblanc to put his question. If that is agreeable with the members. . .otherwise, we will have to—

Mr. Keyes (Hamilton West): After mine.

The Chairman: Otherwise we will have to go through the gamut and then allot whatever time is available at the end of the session to Mr. Leblanc, if indeed there is any time. I seek your direction.

Mr. Angus: It's fine with me.

Mr. Keyes: I'll tell you, as a regular member of this committee, as I think my colleagues will attest, it's a rare opportunity to have the minister here. Given that the bell will ring in maybe less than five or ten minutes, I would like to exercise my privilege of asking the next question. If after me the other members don't mind—

Mr. Angus: Let's revisit it after Stan's.

Mr. Keyes: Nothing against you, but I'm here every day.

[*Translation*]

M. Atkinson: Venant d'une ville que traverse le canal Welland, je suis évidemment tout à fait d'accord avec vous. Les pilotes sont très importants, particulièrement pour les navires étrangers, mais ce dont il s'agit en réalité, c'est d'exempter les capitaines canadiens qui n'en sont pas à leurs premières expériences dans ces eaux, sans aucunement compromettre la sécurité.

M. Corbeil: Nous avons aussi examiné cette question, et nous avons constaté qu'il n'y a pas tellement de pilotes qui cherchent à obtenir la licence. Il n'y en a pas tellement qui demandent de passer l'examen.

M. Atkinson: Pas tellement de capitaines canadiens?

M. Corbeil: Oui.

M. Atkinson: Nous avons entendu un son de cloche un peu différent de notre côté, à savoir que les pilotes établissent des normes presque impossibles à atteindre.

M. Corbeil: En réaction à cela, dans au moins un district de pilotage, l'administration est parvenue à conclure avec les pilotes un protocole d'entente qui prévoit que la méthode d'examen sera administrée de façon conjointe par les pilotes et l'administration de pilotage, de manière à éviter toute espèce de parti pris. Ce protocole d'entente n'est intervenu qu'il y a quelques mois à peine, en réaction à la plainte formulée par les armateurs, selon qui leurs capitaines ne pouvaient pas se qualifier parce que les pilotes avaient un parti pris et rendaient l'examen plus difficile pour les capitaines canadiens. Si ce protocole d'entente donne les résultats escomptés, nous allons tenter de conclure des protocoles d'entente analogues dans les cinq administrations de pilotage.

M. Atkinson: S'il me reste encore du temps, je le partagerai volontiers avec mes collègues.

Le président: En fait, il y a 11 minutes que nous. . . Je sais qu'il y a encore des députés qui ont des questions à poser. La procédure normale voudrait que nous entreprenions la deuxième ronde pour tous les membres réguliers du comité. Je sais que M. Leblanc a une question à poser, et je vous demande votre accord pour lui permettre de le faire. Si cela convient à tous les membres du comité. . . autrement, nous allons devoir. . .

M. Keyes (Hamilton–Ouest): Après que j'aurai posé la mienne.

Le président: Autrement nous allons devoir attendre à la fin de la séance pour permettre à M. Leblanc de poser sa question, et ce, s'il reste du temps. Je m'en remets à vous.

M. Angus: Je n'ai pas d'objection.

M. Keyes: Je vais vous dire, en tant que membre régulier du comité, comme le confirmeront mes collègues, je pense, qu'il est rare que nous ayons l'occasion d'interroger le ministre. Étant donné que la sonnerie se fera entendre dans peut–être moins de cinq ou 10 minutes, je voudrais exercer mon privilège, qui me permet de poser la question suivante. Après cela, si les autres membres du comité n'ont pas d'objections. . .

M. Angus: Nous reviendrons à M. Leblanc après que Stan aura posé sa question.

M. Keyes: Je n'ai rien contre vous, mais je suis ici chaque jour.

[*Texte*]

An hon. member: Do we have any more time?

• 1630

The Chairman: No, his time has expired. You will have an opportunity to question, assuming that Mr. Leblanc has one question. . . Otherwise I can advise you that if time permits, I will allow you to question at the end of the question session, but if you have one question and it's agreeable, I'll let Mr. Keyes go for five minutes, allow you to put your one question, and then I will ask the government members. We won't have to leave here until ten to. . .and that gives us plenty of time.

Mr. Keyes: In the little time that I have, I suppose I want to go to a bit of a parochial item. It has to do first with Pearson airport, of course. The federal government has been looking at this situation of expanding Pearson for years. They are now on track for certain expansion at Pearson, namely the runways that they are bent and determined to build at Pearson for the reasons you have stated earlier. Yet thousands of residents around the airport are opposed to the plan for obvious reasons. You're probably in juxtaposition with the environmental assessment panel.

I can't help looking at all that and still question, as I have for four and a half years, since the first day I got here, why it is that the Department of Transport, or maybe it's the minister or the government of the day, seeks to concentrate all activities at Pearson when there's an availability to designate a second alternate airport in southern Ontario. There is an opportunity to decide in the best interests of Toronto, that, for example—and I'm just throwing out an example—we reconfigure the flight patterns to accommodate charter traffic to fly in a north–south direction out of Hamilton airport, and all Canadian and international routes on an east–west pattern out of Toronto, especially given that a great majority of the charter users come from the golden horseshoe of southern Ontario, namely from Kitchener to Cambridge to Niagara to Burlington to Hamilton and all those communities in that area.

Will we ever see the day when the government will finally say that maybe there is just too much going against us to expand Pearson the way we want to? It will do fine. In fact, we won't see any increase, I don't think, in activity at Pearson for at least ten years. According to this study, Hamilton will be ready in nine for any kind of major charter traffic. That includes the construction of a roadway off the 403. Will we ever see that time? Is there a reason that you can say, look, it's just not possible?

Mr. Corbeil: Well, we have determined that Pearson must remain the principal airport in Canada and this is why we have gone to. . .

Mr. Keyes: Who's done that? You have or the department?

Mr. Corbeil: The Government of Canada.

[*Traduction*]

Une voix: Reste–t–il encore du temps?

Le président: Non, son temps est écoulé. Vous aurez le temps de poser d'autres questions, dans la mesure où M. Leblanc n'en aura qu'une. . . Autrement, si le temps le permet, je vous permettrai d'interroger notre témoin à la fin de la période des questions, mais dans la mesure où vous n'aurez qu'une question à poser et si cela vous convient, j'accorderai cinq minutes à M. Keyes, je vous permettrai de poser une question, et je laisserai ensuite la parole aux députés du gouvernement. Nous avons la salle jusqu'à 16h50. . . et cela nous donne amplement de temps.

M. Keyes: Compte tenu du peu de temps dont je dispose, je suppose que vous ne m'en voudrez pas de prêcher un peu pour ma paroisse. Cela concerne l'aéroport Pearson, évidemment. Le gouvernement fédéral songe à agrandir cet aéroport depuis nombre d'années. On a décidé d'aller de l'avant, notamment en construisant les pistes que l'on a décidé de construire à l'aéroport Pearson pour les raisons que vous avez mentionnées plus tôt. Malgré cela, il y a encore des milliers de résidents, dans le voisinage de l'aéroport, qui s'opposent au projet pour des raisons évidentes. Vous avancez probablement en parallèle avec le groupe d'évaluation environnementale.

Je ne peux m'empêcher de considérer toute cette affaire et de m'interroger encore, comme je le fais depuis quatre ans et demi, depuis mon entrée au Parlement, sur ce qui peut bien motiver le ministère des Transports, le ministre, ou le gouvernement actuel, à vouloir concentrer toutes les activités à l'aéroport Pearson, quand on sait que l'on pourrait désigner un deuxième aéroport dans le Sud de l'Ontario. Nous avons l'occasion de décider, dans le meilleur intérêt de Toronto, par exemple—et ce n'est qu'un exemple que je donne—de modifier le réseau aérien de manière à ce que le trafic des avions nolisés suive davantage l'axe nord–sud, à partir de l'aéroport d'Hamilton, et de manière à ce que toutes les routes canadiennes et internationales soient désormais dans l'axe est–ouest, à partir de l'aéroport de Toronto, notamment si l'on tient compte du fait que la plupart des usagers d'avions nolisés se trouvent dans le «golden horseshoe» du Sud de l'Ontario, notamment à Kitchener, Cambridge, Niagara, Burlington, Hamilton, et dans toutes les localités de cette région.

Verrons–nous le jour où le gouvernement décidera finalement qu'il y a peut–être trop de facteurs qui jouent contre l'agrandissement de l'aéroport Pearson? Cela conviendrait parfaitement. En fait, je ne pense pas que l'activité augmente tellement avant au moins 10 ans à l'aéroport Pearson. Selon cette étude, l'aéroport d'Hamilton sera prêt à accueillir un trafic important d'avions nolisés. Cela comprend la construction d'une autoroute à partir de la 403. Cela arrivera–t–il un jour? Pouvez–vous nous donner une seule bonne raison justifiant que cela est tout simplement impossible?

M. Corbeil: Nous avons déterminé que l'aéroport Pearson doit demeurer le principal aéroport au Canada, et c'est la raison pour laquelle nous avons décidé. . .

M. Keyes: Qui a déterminé cela? Vous ou le ministère?

M. Corbeil: Le gouvernement du Canada.

[*Text*]

Mr. Keyes: The government has.

Mr. Corbeil: The Government of Canada has decided that Pearson has established itself by natural forces as the main airport in Canada and that we should not do anything to undermine that. As you recall, a previous government had tried to have a secondary airport in the same area and eventually changed its mind.

Mr. Keyes: That's if you follow the premise you have that you're undermining Pearson by spreading the wealth. I don't think you are.

Mr. Corbeil: Well, as the Minister of Transport from Montreal, the dirtiest trick I could play on Pearson would be to allow a second airport in the same vicinity.

• 1635

Mr. Keyes: I've heard that scapegoat of an answer before.

Mr. Corbeil: You come my way and you'll see—

Mr. Keyes: I've been your way many times.

Mr. Corbeil: —the result of this for the utilization of the airport in Montreal. Seventeen and twenty years later the debate is still raging. A similar debate is raging in Edmonton, where they also have two airports. It just doesn't work.

Mr. Keyes: Yet it works in New York with LaGuardia and Kennedy, in London with Heathrow and Gatwick, and in Los Angeles.

Mr. Corbeil: Yes, but in New York they have a resident population of 10 million and a possible 25 million in and out on a regular basis. We're not talking about the same thing at all. We're talking about two different things. Heathrow and New York are not comparable to Montreal and Toronto or Vancouver or Calgary or Edmonton. Either we decide that we are going to have in each of these areas a viable airport, or we will damage these cities immensely. This decision has been made, rightly or wrongly, by this government that we are going to concentrate the main airport in Ontario at Pearson.

Now that we have made the determination about Pearson, we are going to do a full-blown study of all the other aviation needs in southern Ontario to determine what vocation should be given and what facilities should be available in southwestern Ontario to fill the needs of that area. We believe this is the way to go and we're progressing in that fashion.

Mr. Keyes: Thank you for your answer, Mr. Minister.

The Chairman: We'll go to the single question, then.

M. Leblanc (Longueuil): Le ministre a dit que l'aéroport Pearson était devenu le principal aéroport au Canada. Je pense que c'est bien ainsi, parce que la population de cette région est beaucoup plus importante.

Il y a quelque chose qui a fait que l'aéroport est devenu très important: on a construit à Montréal l'aéroport de Mirabel, ce qui a été une erreur, à mon avis. Ce n'est pas la faute du ministre. C'est une erreur qui date de bien avant lui. Tout le monde de la région de Montréal reconnaît qu'il y a eu erreur.

[*Translation*]

M. Keyes: Le gouvernement en a décidé ainsi.

M. Corbeil: Le gouvernement du Canada en est venu à la conclusion que l'aéroport Pearson s'est acquis la réputation, par les forces naturelles du marché, d'être le principal aéroport du Canada et que nous devrions éviter de faire quoi que ce soit qui nuise à cela. Vous vous souviendrez qu'un autre gouvernement avait tenté d'installer un aéroport secondaire dans la même région et qu'il a dû renoncer à ce projet.

M. Keyes: Oui, cela est vrai dans la mesure où vous partez du principe qu'en faisant cela, on nuit à l'aéroport Pearson en distribuant davantage la richesse. Mais je ne pense pas que ce soit le cas.

M. Corbeil: En tant que ministre des Transports, qui vient de la région de Montréal, le coup le plus bas que je pourrais porter à l'aéroport Pearson, ce serait de permettre la construction d'un deuxième aéroport dans la même région.

M. Keyes: J'ai déjà entendu cette excuse.

M. Corbeil: Venez dans ma région et vous verrez. . .

M. Keyes: J'ai déjà été dans votre région à plusieurs reprises.

M. Corbeil: . . .les conséquences en ce qui concerne l'utilisation de l'aéroport à Montréal. Dix-sept et vingt ans plus tard le débat se poursuit toujours. À Edmonton, où il y a aussi deux aéroports, il y a la même controverse. Cela ne marche pas.

M. Keyes: Cela marche à New York où il y a les aéroports LaGuardia et Kennedy, à London où il y a Heathrow et Gatwick et à Los Angeles.

M. Corbeil: Oui, mais à New York il y a 10 millions d'habitants et jusqu'à 25 millions de personnes s'y rendent régulièrement. Il ne s'agit pas du tout de la même chose. Il s'agit de deux choses différentes. On ne peut pas comparer Heathrow et New York à Montréal, à Toronto où à Vancouver, à Calgary ou à Edmonton. Soit qu'on décide d'avoir un aéroport viable dans chacune des régions, soit qu'on accepte de nuire considérablement à ces villes. À tort ou à raison, ce gouvernement a décidé que nous allons faire de Pearson le principal aéroport de l'Ontario.

Ayant pris cette décision concernant l'aéroport Pearson, nous allons faire des études approfondies de tous les autres besoins aériens dans le sud de l'Ontario pour cerner les besoins de cette région et décider des installations qui s'imposent. Nous croyons que c'est la démarche à suivre et nous allons de l'avant dans ce sens.

M. Keyes: Merci de votre réponse, monsieur le ministre.

Le président: Maintenant nous passons à une question par député.

Mr. Leblanc (Longueuil): The minister says that Pearson Airport had become the main airport in Canada. I think that this is as it should be, since this is the most heavily populated region.

One fact has helped the growth of this airport; it was the construction of Mirabel in Montreal, which, in my opinion, was a mistake. This is not the minister's fault. The mistake was made long before his time. Everybody in the Montreal area recognises that it was a mistake.

[*Texte*]

Plusieurs études ont été faites à ce sujet. On en a discuté en 1986. Le Rapport Sauriol disait qu'il fallait absolument trouver une solution et mettre l'accent sur un aéroport en particulier.

On sait que le grand problème est qu'il y a deux aéroports et qu'il n'y a pas de plaque tournante où les passagers peuvent transférer d'un vol à l'autre dans le même aéroport. C'est ce qui a été le grand problème de Montréal. On dit que Montréal perd pour environ 5 milliards de dollars d'affaires parce que les deux aéroports ne fonctionnent pas bien.

Je sais qu'un consensus est en train de se dégager au Québec, au niveau gouvernemental, au niveau des gens d'affaires et au niveau de plusieurs autres organismes. Il y a même un regroupement d'employés de l'aviation civile qui est venu me voir, de même que d'autres personnes, pour demander qu'on transfère tout le transport des passagers à Dorval et qu'on utilise Mirabel pour les vols nolisés et le cargo.

Il me semble que c'est une suggestion assez intéressante. Le ministre a–t–il envisagé cela? Même s'il y a maintenant à Montréal une administration indépendante, le gouvernement est encore propriétaire de l'aéroport. Il doit avoir son mot à dire, j'imagine.

Est–ce qu'il a envisagé cette solution et est–ce qu'il a l'intention d'exercer un peu de pressions pour régler à l'avantage de Montréal ce problème qui dure depuis déjà 20 ans et qui nuit énormément au développement économique de Montréal? Comme le disait le député de la région de Toronto, il ne faut quand même pas concentrer tout le transport des passagers à Toronto. Montréal est une région très importante qu'il faut protéger.

• 1640

Donc, je demande au ministre s'il a déjà envisagé de faire quelque chose.

M. Corbeil: Je voudrais d'abord dire que ce n'est pas au gouvernement de décider qu'une compagnie doit aller à un endroit ou à un autre. Les compagnies d'aviation sont comme les compagnies de taxis. Elles prennent les passagers où ils sont et les amènent là où ils veulent aller.

Si un gars prend un taxi en sortant du Forum à Montréal et qu'il veut aller dans le centre–ville, le chauffeur de taxi n'a pas à lui dire: Monsieur, vous faites mieux d'aller sur la rue Jean–Talon. Pour les passagers des avions, c'est la même chose. Il faut les amener là où ils veulent aller.

En ce qui concerne les deux aéroports de Montréal, il faut mettre cela dans la perspective suivante. Le gouvernement, il y a quelques années, a adopté une loi en ce sens. Il y avait beaucoup de représentations des différentes villes qui disaient que les décisions concernant l'aéroport étaient prises par le gouvernement et que le gouvernement faisait preuve de favoritisme envers l'un ou l'autre. Pour répondre à ces représentations, le gouvernement a dit: On va adopter une politique d'évolution et remettre la gestion de l'aéroport local entre les mains des gens locaux représentant les municipalités et ainsi de suite.

Il y a eu trois ans de discussions entre les représentants du milieu de Montréal, discussions qui se sont terminées par un bail. Le gouvernement n'a pas dit: Vous allez prendre un aéroport ou deux aéroports. Il y a un bail qui dit que c'est

[*Traduction*]

There have been a number of studies of this. The issue was discussed in 1986. The Sauriol Report said that it was essential to find a solution and to emphasize one particular airport.

We know that the major problem is that there are two airports that there is no facility to enable passengers to transfer from one flight to another at the same airport. This has been the major problem in Montreal. Montreal is said to be losing approximately $5 billion a year in business because the two airports are not operating efficiently.

I know that a consensus is emerging in Quebec in government and business circles and in a number of other areas. There was even a group of civil aviation employees that came to see me and other people to request that all passenger transportation be transferrd to Dorval and that Mirabel be used for charter flights and cargo.

I think this is a very worthwhile suggestion. Has the minister considered that? Even though there is now an independent airport authority in Montreal, the government still owns the airport. It must have some influence in this respect.

Has the minister considered this solution and is he prepared to bring some pressure to bear so as to solve this problem which has been highly detrimental to Montreal's economic development for 20 years. As the Toronto–area member said, we don't have to concentrate all passenger transportation in Toronto. Montreal is a very important region and must be protected.

I would ask the minister if he has already considered doing something.

Mr. Corbeil: I would like to say first that it is not up to the government to decide whether a company goes to one place or another. Airline companies are like taxi companies. They pick up passengers where they are and take them where they want to go.

If somebody takes a taxi on leaving the Montreal Forum and wants to go downtown, it is not up to the driver to say: You would be better off going to Jean–Talon Street. The same holds true for airline passengers. You have to take them where they want to go.

As for the two airports in Montreal, you have to put them in the following perspective. A few years ago, the government passed a law in this regard. There have been numerous representations from different cities which said that airport decisions were being taken by the government and that the government was showing favoritism. In response to these representations, the government said: We will adopt a development policy and put local airport administration into the hands of local people who represent the municipalities etc.

There were discussions for three years with the representatives of the Montreal area, and the result was that a lease was signed. The government did not say: You are going to take one or two airports. The lease said that ADM will manage

[*Text*]

ADM qui va gérer les aéroports de Dorval et Mirabel qui, maintenant, sont en quelque sorte concentrés en un seul aéroport, et que c'est le même organisme qui va éventuellement gérer l'aéroport de Saint–Hubert si les gens de la rive sud sont d'accord. Il y a un bail de 60 ans qui a été signé l'an passé pour la gestion des deux aéroports.

Si ADM, qui est le gestionnaire et qui représente tout le milieu montréalais aux niveaux politique et des affaires, en vient à la conclusion qu'il devrait y avoir des changements dans ce bail–là, on va s'asseoir avec eux et on va l'examiner. L'initiative doit venir du milieu. Supposons que les deux aéroports fonctionnent bien et que le gouvernement décide: On a signé un bail l'an passé, mais on ne veut plus avoir ce bail–là; on va vous imposer de changer le bail. Je pense que les gens de Montréal auraient alors raison de dire: Vous avez signé un document qui est bon pour 60 ans; respectez–le!

Donc, il y a un bail maintenant, et ce n'est pas à nous de dire qu'on veut maintenant déchirer ce bail. Il a fallu trois ans pour le négocier, et les mêmes conditions existent. Les gens qui étaient assis autour de la table connaissaient ces situations–là et ont signé le bail.

S'il y a maintenant un nouveau consensus qui se fait dans la région de Montréal et que ce consensus veut qu'on change le bail, on va s'asseoir avec les gens et on va examiner cela, mais il faut d'abord qu'ils nous présentent une proposition.

M. Leblanc: Est–ce que le bail donne aux nouveaux gestionnaires la liberté de faire ce qu'ils veulent? Est–ce qu'ils peuvent fermer un aéroport s'ils le veulent?

M. Corbeil: Ils ne peuvent pas le fermer sans nous consulter. Il y a un bail.

M. Leblanc: Ils doivent en demander la permission.

M. Corbeil: C'est cela.

M. Leblanc: Alors, ils n'ont pas la liberté de faire ce qu'ils veulent.

M. Corbeil: Ils ont la liberté de faire ce qu'ils veulent, mais à l'intérieur de certaines limites. Quand on loue un édifice quelconque pour en faire un théâtre, on ne peut pas le transformer en marché public du jour au lendemain. On est obligé d'exploiter l'édifice comme théâtre. Pour eux, c'est la même chose. Ils ne peuvent pas décider de fermer un aéroport sans nous en parler puisqu'on en est les propriétaires et qu'ils se sont engagés à faire certaines choses dans le bail. S'ils veulent faire des changements, ils doivent venir nous voir. On va s'asseoir avec eux et on va discuter.

M. Leblanc: Est–il possible d'avoir une copie du bail?

Le président: Merci, monsieur Leblanc. Monsieur Chartrand.

M. Chartrand (Verdun—Saint–Paul): Monsieur le ministre, c'est toujours difficile quand on commence à un comité. On est toujours plus loin pour poser les questions.

Il y a certains points qui sont intéressants, dont les aéroports à Montréal. C'est sûr qu'il y a là un problème important. Tout le monde est au courant qu'il y a un certain manque de services.

[*Translation*]

Dorval and Mirabel airports, which have now been concentrated to some extent into one airport, and the same agency will eventually manage the St. Hubert airport if the South Shore representatives agree. Last year a 60–year lease was signed for the administration of both airports.

If ADM, which is the local airport authority and represents all of the Montreal political and business interests, conclude that there should be changes to the lease, we would sit down with them and review it. The initiative must be local. Let us assume that both airports are operating well and the government were to decide: We signed a lease last year, but now we want to change the terms. We are going to force you to change the lease. I think that the people of Montreal would be justified in saying: You signed a 60–year agreement, respect it!

There is a lease now, and it is not up to us to now say that we want to tear it up. It took three years to negociate, and the same conditions exist. The negociators at the table knew what those conditions were and they signed the lease.

If a new consensus is now emerging in the Montreal region to change the lease, we will sit down with the local people to review the issue, but they have to make us a proposal first.

Mr. Leblanc: Does the lease give the new managers freedom to do what they want? Can they close an airport if they want?

Mr. Corbeil: They could not close an airport without consulting us. We have a lease.

Mr. Leblanc: They have to ask permission.

Mr. Corbeil: That is correct.

Mr. Leblanc: Then they are not free to do what they want.

Mr. Corbeil: They are free to do what they want within certain limits. When you lease a building for a theatre, it cannot be changed into a public market over night. The lessee is obliged to operate it as a theatre. The same holds true for them. They cannot decide to close an airport without discussing it with us, since we are the owners and they have made certain commitments under the lease. If they want to make changes, they have to see us. We will sit down and discuss those changes with them.

Mr. Leblanc: Could we have a copy of the lease?

The Chairman: Thank you, Mr. Leblanc. Mr. Chartrand.

Mr. Chartrand (Verdun—Saint–Paul): Mr. Minister, it is always difficult to start in a committee. It is always more difficult to ask pertinent questions.

There are some interesting points, including the Montreal airport. They obviously have a major problem. Everybody knows that there is a shortage of services.

[*Texte*]

Je pense que le gouvernement est obligé d'admettre que les transferts au centre-ville ou entre les aéroports posent un problème majeur. Il y a des routes qui ne sont pas terminées et des compagnies d'autobus qui sont en faillite et qui perdent leur contrat. Il n'y a plus de limousines, et même les taxis sont d'une qualité douteuse. Il y a même des gens qui vous demandent de payer à l'avance pour pouvoir faire le plein d'essence pour sortir.

La clientèle ne veut plus venir à Montréal. Je ne sais pas si le gouvernement a entrepris d'aider la compagnie ADM à donner les services pour que les gens de l'extérieur aient le goût d'arrêter à Montréal au lieu de vouloir aller tout de suite à Toronto.

• 1645

M. Corbeil: On n'a eu aucune demande d'ADM pour faire quoi que ce soit. Comme je vous le disais, on a un bail avec eux et ils sont les gestionnaires. On ne va pas aller gérer à leur place. S'il y a des demandes de quelque nature que ce soit, on va les écouter.

M. Chartrand: J'ai hâte de voir cela. J'espère que cela va se rendre à leurs oreilles un jour. Pensez à Heathrow et à Gatwick. Ce sont deux aéroports avec des idéologies différentes peut-être, mais il y a au moins des façons de bouger entre les centres-villes et les aéroports, peu importe où ils sont, sans avoir les problèmes. . .

M. Corbeil: Je dois dire à la décharge d'ADM que ce n'est qu'au mois de juillet que la compagnie a pris cela. Évidemment, ils ont à se familiariser avec l'exploitation d'un aéroport. Ils feront peut-être éventuellement les changements qui s'imposent.

M. Chartrand: Il y a une autre grande question au Québec qui intéresse les gens, et tout le monde attend une réponse: il s'agit du train à grande vitesse. Si on regarde ce qui se passe dans le monde entier présentement, on constate qu'on est environ 20 ans derrière les pays européens. En Europe, c'est déjà un moyen de transport normal, habituel et serviable. Ici, on en est encore à se demander si on va le faire. Est-ce que le gouvernement va bientôt dire: Oui, on le fait, ou non, on ne le fait pas?

M. Corbeil: Vous vous rappellerez sans doute qu'au mois de novembre 1991, on a accepté de faire une étude conjointe avec le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'Ontario à laquelle les trois parties, nous et les deux gouvernements provinciaux, ont contribué deux millions de dollars. C'est une étude de six millions de dollars dont le rapport doit nous parvenir en juin 1993. On avait dit que cela prendrait 18 mois. Les 18 mois arrivent à échéance en juin 1993. On a tout lieu de croire que ce sera prêt à temps. La conclusion de ce rapport devrait nous permettre de dire s'il est possible ou non de le faire.

M. Chartrand: Ma dernière question porte sur les ponts Jacques-Cartier et Champlain. Je pense que ce sont les deux seuls ponts qui appartiennent au gouvernement fédéral. Il y a une corporation des ponts qui, à mon avis, pose beaucoup plus de problèmes qu'elle n'est utile. On se demande si les propriétaires de cette corporation font ce qu'ils veulent ou si le gouvernement fédéral leur transmet ses idées en vue d'assurer un meilleur service.

Est-ce que vous envisagez de démanteler cette corporation des ponts vu que vous êtes présentement en négociation avec le gouvernement du Québec pour lui céder ces ponts-là? Également, prévoyez-vous améliorer tous les accès aux ponts à court terme? Avant de céder ces ponts au Québec, prévoyez-vous améliorer tous les accès et toutes les sorties?

[*Traduction*]

I think that the government must admit that transfers to downtown or between airports are a major problem. Some roads have not been completed, and some bus lines are bankrupt and have lost their contracts. There are no longer limousines, and even the quality of the taxis is questionable. Some people even make you pay up front to fill up their gas tanks before leaving.

Passengers no longer want to come to Montreal. I don't know whether the government has decided to help ADM provide services so that travelers will want to stop in Montreal rather than going directly to Toronto.

Mr. Corbeil: We have had no requests from ADM to do anything. As I was saying, we have a lease with them and they are the managers. We are not going to manage instead of them. If they have any requests whatsoever, we will listen to them.

Mr. Chartrand: I am eager to see that. I hope that they will hear this some day. Think of Heathrow and Gatwick. They are two airports with very different missions, but at least there are ways of traveling between the city centres and the airport, wherever you are, without problems—

Mr. Corbeil: I must say, to be fair to ADM, that the corporation only took over in July. Obviously, they will have to get used to operating an airport. Perhaps they will eventually make the necessary changes.

Mr. Chartrand: There is another major issue of interest in Quebec, and everybody is waiting for a reply; it is the high speed train. If we look at what is happening throughout the world at the present time, we can see that we are about 20 years behind the European countries. This is already the usual and convenient means of transportation in Europe. Here we are still wondering if we are going get a HST. Will the government tell us soon whether or not we are going to have such a service?

Mr. Corbeil: You will no doubt recall that in November 1991 we agreed to carry out a joint study with the governments of Quebec and Ontario, to which we each contributed $2 million. We expect to receive the report of this $6 million dollars study in June 1993. We were told it would take 18 months, and the 18 months are over in June 1993. We have every reason to believe that the report will be ready on time. It should enable us to say whether or not a HST is feasible.

Mr. Chartrand: My last question concerns the Jacques-Cartier and Champlain bridges. I believe that these are the only two bridges owned by the federal government. There is a bridge corporation which, in my opinion, creates far more problems than it solves. We wonder whether the owners of this corporation are doing what they want or whether the federal government is giving them ideas to improve the service.

Are you planning to dissolve this bridge corporation since you are presently negotiating with the Quebec government to transfer the bridges to it? Also, are you planning to improve all of the access routes to the bridges in the short term? Before transfering these bridges to Quebec, do you intend to improve all of the access and exit routes?

[*Text*]

M. Corbeil: Dans l'énoncé économique de M. Mazankowski du mois de décembre, au titre du renouvellement de certaines structures reliées au système de transport, 125 millions de dollars sont réservés pour l'amélioration de ces deux ponts. On poursuit des négociations pour tâcher de transférer la propriété de ces ponts–là au gouvernement provincial. Pour nous, c'est un encombrement puisqu'on n'est pas vraiment équipés pour entretenir des ponts. Ce sont les deux seuls qui nous appartiennent. Une corporation n'ayant que ce seul mandat est un peu redondante maintenant qu'il n'y a plus de péage et qu'il n'y a plus beaucoup de personnel administratif.

The Chairman: Okay. Thank you very much.

We have a vote in about 12 minutes. Mr. Manley has indicated that there are a few other things he would like to discuss.

Mr. Minister, did I understand correctly from you that you would be prepared to return to this place after the vote?

Mr. Corbeil: No, unfortunately, I have commitments. I said any other time that can be made available.

The Chairman: I see.

Mr. Corbeil: We can determine some date any time.

The Chairman: Mr. Angus, I'll give you the floor for the next few minutes, and then I'm afraid we'll have to. . .

Mr. Angus: I will try to make it tight and perhaps there'll be time left for others.

I want to deal with the question of safety in the three modes: air, trucking, and rail. On the air and trucking side, the NTA Review Commission pointed out that on schedule 2 carriers, in other words the charters and the smaller operations, there's been an increase in accidents. They also point out that trucks over five tonnes have a higher level of fatalities. They don't know why.

• 1650

Am I correct that you have referred the whole package to a working group to study and report back, or are you prepared to carve out safety aspects that point to a specific problem and have that dealt with in a more expeditious manner?

Mr. Corbeil: If we talk about air, we have to be careful when we play with the statistics. One has to remember that some aircraft have been changed from level 3 to level 2, so there are now more carriers in level 2, and of course much more hours of flight. This may have some effect on the accident or the safety aspect.

The deputy minister is telling me that this committee has already started, I understand, examining the contents of the NTA report.

Mr. Angus: That's right.

Mr. Corbeil: At the same time, we have, under the direction of the deputy minister, a work group. One of these work groups is safety, which the ADM is looking into. We have a particular focus on safety, but it's not apart from the examination of these.

[*Translation*]

Mr. Corbeil: In Mr. Mazankowski's economic statement of December in the section concerning the renewal of certain structures in the transportation system, 125 million dollars are allocated for improvements to these two bridges. We are continuing negotiations to transfer ownership of those bridges to the provincial government. They are a burden to us since we are not really equipped to maintain them. They are the only two bridges we own. A corporation responsible only for the operation of these bridges is now somewhat redundant since tolls are no longer collected and there are few remaining employees.

Le président: D'accord. Merci beaucoup.

Nous avons un vote dans 12 minutes environ. M. Manley a dit qu'il y a quelques autres questions qu'il aimerait soulever.

Monsieur le ministre, est–ce que j'ai bien compris que vous seriez prêt à revenir ici après le vote?

M. Corbeil: Non, malheureusement j'ai des engagements. J'ai dit que je viendrais une autre fois quand cela vous conviendrait.

Le président: D'accord.

M. Corbeil: Nous pouvons trouver une autre date.

Le président: Monsieur Angus, je vous donne la parole pendant quelques minutes, et ensuite il va falloir. . .

M. Angus: J'essaierai de poser des questions courtes et peut–être qu'il restera un peu de temps pour les autres.

J'aimerais parler de la question de la sécurité dans les trois modes de transport: aérien, routier et ferroviaire. Pour ce qui est du transport aérien et du camionnage, la Commission d'examen de l'Office national des transports a fait valoir que il y a eu une augmentation d'accidents chez les transporteurs à nolisement et les plus petits transporteurs. La commission signale aussi le fait que les camions de plus de cinq tonnes ont plus d'accidents mortels. Ils ne savent pas pourquoi.

Est–il juste que vous avez renvoyé toute l'affaire à un groupe d'étude, avec instruction de vous faire rapport, ou avez–vous plutôt l'intention de vous attaquer à des aspects de la sécurité qui concernent un problème particulier et faire en sorte que tout soit réglé de façon plus rapide?

M. Corbeil: Quand il s'agit de la sécurité aérienne, il faut être prudent dans la façon dont on interprète les chiffres. Il ne faut pas oublier que certains avions ont été reclassifiés du niveau 3 au niveau 2. Il y a donc aujourd'hui davantage de transporteurs de niveau 2 et, évidemment, beaucoup plus d'heures de vol. Cela peut avoir une certaine incidence sur le plan des accidents ou de la sécurité.

La sous–ministre me dit que votre comité a déjà commencé à examiner le rapport de l'ONT.

M. Angus: C'est juste.

M. Corbeil: Nous avons aussi un groupe de travail sous la direction de la sous–ministre. L'un de ces groupes d'étude examine la question de la sécurité, sous la direction du sous–ministre adjoint. Nous nous intéressons de près à la sécurité, mais dans le contexte de l'examen de toutes ces questions.

[*Texte*]

Mr. Angus: I guess what I'm asking you is whether instead of just studying the concepts, this safety group has been instructed to see what the problem is and find solutions if there is a problem. If not, would you do that?

Mr. Corbeil: Are you talking about trucks or about. . .?

Mr. Angus: The trucks and the air side, the two items which identified problems.

Mr. Corbeil: As far as the air side is concerned, I think we can very rapidly determine if it is only the question of change of classification. As far as trucks are concerned, we can very well put more emphasis on a short–term basis into the question of the five–tonne truck.

Mr. Angus: I think that would be very helpful.

The second safety area I want to deal with is rail. As you're aware, the Transportation Safety Board, at my request, has agreed to do a one–year examination of main–line rail accidents. That was based on the 1992 figures, which showed, if I remember correctly, about a 15% to 21% increase year over year.

The stats for the first two months are out and they're awful. There have been more main–track train derailments in the first two months than all of 1992, in fact 15% more. There are also major increases in derailments, collisions in yards, spurs and sidings, most of them dealing with dangerous goods—and on CN, too. Last year there were six collisions involving dangerous goods; there have been seventeen so far this year.

Mr. Minister, will you call in the head of CN and the head of CP, sit down with them and tell them that there's a problem out there; that there are too many derailments, too many accidents; that this is no longer acceptable and they have to do something about it?

Mr. Corbeil: First of all, if I understand your question correctly, you seem to infer that there's negligence on the part of CN and CP, which is not the situation. Also, I think we need to point out for the record that consistently over the past number of years CN and CP have been in the top three railways in North America as far as safety is concerned—accidents and so on.

Mr. Angus: But it's getting worse, not better.

Mr. Corbeil: You have requested this examination by the NTA and they have accepted. I think we should wait for the NTA to come up with their report. This is why I thought your presentation implied there was something that they know exists that they're not doing.

[*Traduction*]

M. Angus: Je vous demande si plutôt que de se limiter à examiner les notions, ce groupe d'étude sur la sécurité a été chargé d'identifier le problème et de trouver des solutions, si le problème existe vraiment. Dans le cas contraire, consentiriez–vous à le faire?

M. Corbeil: De quoi parlez–vous? De la sécurité dans le domaine du camionnage, ou. . .

M. Angus: De la sécurité dans le domaine du camionnage et dans le domaine du transport aérien. Les deux secteurs où l'on a relevé des problèmes.

M. Corbeil: Du côté du transport aérien, je pense que l'on peut très rapidement déterminer si cela n'est dû qu'au changement de classification. Pour ce qui est des camions, nous pouvons fort bien mettre davantage l'accent, à court terme, sur la question des camions de cinq tonnes.

M. Angus: Ce serait fort utile.

Deuxièmement, la sécurité dans le domaine du transport ferroviaire m'inquiète aussi particulièrement. Comme vous le savez, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a accepté, à ma demande, d'effectuer un examen d'une durée d'un an sur les accidents survenant sur les voies principales. J'ai demandé cela en raison des chiffres de 1992 qui révélaient, si ma mémoire est bonne, qu'il y avait eu une augmentation de 15 à 21 p. 100 des accidents par rapport à l'année précédente.

Les chiffres sont sortis, pour les deux premiers mois de l'année, et ils sont tout simplement effrayants. Il y a plus de trains qui ont déraillé des voies principales au cours des deux premiers mois de l'année que pendant toute l'année 1992, en réalité, 15 p. 100 de plus. Il y a aussi une augmentation marquée des déraillements, des collisions dans les cours de triage, sur les embranchements et les voies d'évitement. La plupart du temps, il s'agit de wagons qui contiennent des matières dangereuses—et ce sont aussi des wagons du CN. L'année dernière, il y a eu six collisions de wagons remplis de marchandises dangereuses; jusqu'à maintenant, il y en a eu 17 cette année.

Monsieur le ministre, allez–vous convoquer les présidents du CN et du CP, vous asseoir avec eux et leur dire qu'il y a un problème, qu'il y a trop de trains qui déraillent, trop d'accidents, que cette situation n'est plus acceptable et qu'ils doivent redresser la situation?

M. Corbeil: Tout d'abord, si j'ai bien compris votre question, vous laissez entendre que le CN et le CP feraient preuve de négligence, ce qui n'est pas le cas. Je pense qu'il faut aussi consigner au procès–verbal que depuis de nombreuses années, le CN et le CP se sont toujours classés parmi les trois premiers rangs des transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord, en ce qui a trait à la sécurité—pour ce qui est du nombre d'accidents, etc..

M. Angus: Mais la situation empire. Elle ne s'améliore pas.

M. Corbeil: Vous avez demandé à l'ONT d'effectuer cet examen, et il a accepté. Je pense que nous devrions attendre son rapport. C'est pour cette raison que je vous ai dit que je pensais que vous laissiez entendre qu'il y avait un problème que l'on savait exister, mais au sujet duquel on ne faisait rien.

[*Text*]

• 1657

Mr. Angus: It was not implied, Mr. Minister. I certainly have my own beliefs, but I was trying to be very careful not to assume any blame. It was just that you would talk to them and say that these NTA figures suggest there's a problem out there and ask what they are doing to find out what the root of this problem is.

Mr. Corbeil: I have regular meetings with the president and CEO of CN. It's a crown corporation and this matter has been the subject of many of our discussions. Safety is certainly of prime importance for them if they want to maintain their reputation of being a good transporter. I'm just informed that in 1992 CN had the best safety record in the whole of America, so they are certainly doing things properly. I have no objection at all to keep on insisting to them that having the best safety record must continue to be their goal. I hope NTA will conclude the inspection or the investigation that you have required as soon as possible to tell us whether there is a problem or not, or if it's just accidents.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. I'm going to have to interrupt. We must get over to the vote. Thank you very much for appearing.

Mr. Corbeil: If you want to arrange with my staff for a date at your convenience. . .

The Chairman: We'll do it within the foreseeable future. There are a number of issues that will be left outstanding.

Thanks very much. The meeting is adjourned.

[*Translation*]

M. Angus: Ce n'était pas le cas, monsieur le ministre. J'ai mes propres convictions, mais je ne voulais pas blâmer qui que ce soit. Je ne faisais que vous demander de leur parler et de leur dire que ces chiffres de l'ONT permettent de supposer qu'il y a un problème, et de leur demander ce qu'ils font pour en trouver la source.

M. Corbeil: Je rencontre régulièrement le président directeur général du CN. Le CN est une société d'État, et nous avons souvent discuté de cette question. La sécurité est sûrement un élément de première importance pour le CN s'il entend conserver sa réputation de bon transporteur. On vient tout juste de me dire qu'en 1992, le CN a eu la meilleure performance parmi tous les transporteurs ferroviaires en Amérique du Nord sur le plan de la sécurité. Le CN doit donc sûrement faire les choses comme il se doit sur ce plan. Je n'ai toutefois aucune objection à continuer d'insister auprès du PDG du CN pour qu'il maintienne l'objectif de conserver la meilleure performance sur le plan de la sécurité. J'espère que l'ONT concluera le plus rapidement possible l'inspection ou l'enquête que vous lui avez demandé d'effectuer, de manière à ce qu'il puisse me dire s'il existe bel et bien un problème, ou s'il ne s'agit en réalité que d'accidents.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Je me dois de vous interrompre. Nous devons aller voter. Je vous remercie infiniment de votre témoignage.

M. Corbeil: Si vous voulez que je revienne vous rencontrer, n'hésitez pas à appeler à mon bureau pour fixer la date. . .

Le président: Oui, nous le ferons bientôt. Il y a encore un certain nombre de questions dont nous devons discuter.

Je vous remercie infiniment. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Transport Canada:

Huguette Labelle, Deputy Minister;

Paul Gauvin, Assistant Deputy Minister, Finance.

TÉMOINS

De Transports Canada:

Huguette Labelle, sous–ministre;

Paul Gauvin, sous–ministre adjoint, Finances.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CAI
XC27
-T82

Government
Publication

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 41

Tuesday, April 20, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 41

Le mardi 20 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAY 20 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25557—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 20, 1993
(58)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:06 o'clock a.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Vice Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Shipowners Association: T. Norman Hall, President; JeanPaul Sirois, Director, Economic Research. *From the Canadian Railway Labour Association:* E.G. Abbot, Executive Secretary; John E. Platt, International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers; Ron Bennett, Canadian Legislative Director, United Transportation Union; Theo Stol, National Vice President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers; Gilles Hallé, Vice President, Brotherhood of Locomotive Engineers.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled *Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review.*

At 10:07 o'clock a.m., the Chairman, Robert A. Corbett, took the Chair.

T. Norman Hall and E.G. Abbot made statements and, with JeanPaul Sirois, John E. Platt, Ron Bennett, Theo Stol and Gilles Hallé, answered questions.

At 12:38 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Stephen Knowles

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 AVRIL 1993
(58)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 06, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Ken Atkinson (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: T. Norman Hall, président; JeanPaul Sirois, directeur, Recherche en économie. *De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:* E.G. Abbot, secrétaire général; John E. Platt, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité; Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada, Travailleurs unis des transports; Theo Stol, vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers; Gilles Hallé, vice-président, Fraternité des ingénieurs de locomotives.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: *La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation.*

À 10 h 07, le président, Robert A. Corbett, occupe le fauteuil.

T. Norman Hall et E.G. Abbot font des exposés puis, avec JeanPaul Sirois, John E. Platt, Ron Bennett, Theo Stol et Gilles Hallé, répondent aux questions.

À 12 h 38, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Stephen Knowles

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, April 20, 1993

• 1005

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I call the meeting to order.

Pursuant to Standing Order 32.(5) and 108.(2), the Standing Committee on Transport resumes consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation—Policy and Legislation in Review.*

Just a couple of reminders for the committee. First, the committee has received copies of research reports that were produced by the NTA Review Commission, and any member wishing to obtain such copies may contact the clerk or the research staff for those.

Secondly, following the adoption of the 23rd report of the Standing Committee on House Management, I wish to draw to members' attention the three signs installed in this room to indicate the type of audio coverage under which the committee is operating. The red sign with the broadcasting symbol indicates that the meeting is public and the audio feed is being recorded and broadcast on the designated FM channel and the OASIS network. Please note that the audio feed is not available on commercial radio but only to those offices within the parliamentary precinct equipped with an OASIS outlet and an FM receiver.

The parliamentary Press Gallery will have access to the OASIS FM audio service, however, and will be able to record committee proceedings and to broadcast segments live or on a delayed basis on commercial radio. For this reason, I shall at the beginning of each meeting identify the name of the committee and the subject-matter that is being considered. The names of the witnesses will also be identified for the benefit of our listeners.

Members and witnesses should also be advised that private exchanges within a certain range of the microphones may be picked up by the audio system.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): So no Coke commercials.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): No Coke commercials, Mr. Angus.

Finally, the yellow and green signs indicate a meeting is *in camera*. The yellow sign indicates there is recording but no audio feed is leaving the room. The green sign indicates there is no recording and no audio feed is leaving the room.

With that, I'd welcome from the Canadian Shipowners Association, Norman T. Hall, President, and Mr. JeanPaul Sirois. Certainly both individuals are well known to us.

Welcome to the committee. Mr. Hall, we look forward to your brief.

Mr. Norman T. Hall (President, Canadian Shipowners Association): Thank you very much, Mr. Chairman, gentlemen. It's always a privilege to appear before this committee. We feel we have friends in this room.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 20 avril 1993

Le vice-président (M. Atkinson): La séance est ouverte.

Conformément aux articles 32.(5) et 108.(2) du Règlement, le Comité permanent des transports poursuit son examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation.*

J'aimerais d'abord rappeler deux ou trois choses aux membres du comité. Premièrement, nous avons reçu des exemplaires des rapports de recherche qui ont été publiés par la commission d'examen de la LTN; les membres du comité qui aimeraient en obtenir un exemplaire n'ont qu'à communiquer avec le greffier ou le personnel de recherche.

Deuxièmement, par suite de l'adoption du 23e rapport du Comité permanent de la gestion de la Chambre, je désire attirer l'attention des députés sur les panneaux lumineux qui ont été installés dans cette salle pour indiquer le type de couverture sonore. Le panneau rouge portant le symbole de transmission indique que la réunion est publique et que les délibérations sont enregistrées et diffusées sur la bande FM et sur le réseau OASIS. Veuillez noter que le signal audio n'est pas diffusé sur le réseau radiophonique commercial et qu'il ne peut être capté que par les bureaux de l'enceinte parlementaire qui disposent d'un récepteur FM et qui sont branchés sur le réseau OASIS.

Les membres de la Tribune de la presse du Parlement auront accès au service audio FM du réseau OASIS, et pourront enregistrer les délibérations des comités et en présenter des extraits en direct ou en différé sur les ondes des stations radiophoniques commerciales. Pour cette raison, au début de chaque séance, j'indiquerai le nom du comité et la nature de ses travaux. Les témoins devront aussi se nommer pour les auditeurs.

Par ailleurs, les députés et les témoins devraient noter que les conversations privées tenues à proximité des microphones pourraient être captées par le système audio.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Il n'y aura pas de pauses publicitaires.

Le vice-président (M. Atkinson): Non, monsieur Angus.

Enfin, les panneaux jaune et vert annoncent le huis clos. Le panneau jaune indique une réunion à huis clos avec enregistrement mais sans radiodiffusion, tandis que le panneau vert signifie que les délibérations ne sont ni enregistrées ni diffusées.

Sur ce, je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de l'Association des armateurs canadiens, Norman T. Hall, le président, et M. JeanPaul Sirois. Nous connaissons déjà ces deux messieurs.

Bienvenue. Monsieur Hall, nous serons heureux d'entendre votre témoignage.

M. Norman T. Hall (président, Association des armateurs canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président, messieurs les députés. C'est toujours un privilège que de comparaître devant votre comité, car nous y comptons des amis.

[*Texte*]

First of all, we'd like to thank the members of the standing committee for the opportunity to present our views on the NTA Review Commission's report this morning. Although we are not regulated in the same degree as other modes, the recommended changes to the act will have a bearing on the operation of the association's membership.

Although we have made representation to this committee before, and we do our utmost to work closely with you individually as members with an interest in our industry, it may be worth briefly reviewing who we are and who we represent.

The general objective of the CSA and its 14 member companies is to promote an economic and competitive marine transportation system. In keeping with the general objective, the association supports a national policy conducive to the development and maintenance of the Canadian flag merchant fleet in the inland, coastal, and arctic waters of Canada.

Our submission this morning will be brief. As an overview, we will address the following areas: user fees, compensatory rate requirements, privatization of CN Rail, rationalization and restructuring of subsidies, northern resupply, foreign investment, and the environment.

First, user fees—recommendation number 36, which states in effect cutting excess. We recommend, consistent with the user-pay, user-say concept, that the Minister of Transport establish permanent consultative bodies formally involving users of transport services to ensure that complete information is obtained for rational cost-benefit analysis of infrastructure investment.

We are fully supportive of the user-pay, user-say approach and we diligently work with federal officials on an ongoing basis to initiate policies and reach decisions which are implementable for government and tolerable for industry. Shipowners are striving hard to achieve efficiencies which will lead to cost savings in the operation of the fleet and yet government-imposed costs remain onerously high.

In 1990, when Transport Canada issued a discussion paper outlining a proposal for a cost-recovery mechanism which would deprive the industry of a further $25 million in the first year alone, the CSA led the charge and rallied industry against that initiative. During the debate the CSA illustrated that in 1990 owners paid some $23 million in government charges. This is more than double the profits made by the total dry bulk carriers in our association collectively over the last 10 years.

• 1010

A prime example of where the user-pay, user-say concept may be applied is in the area of pilotage. CSA members pay in excess of $8 million a year in pilotage fees. Yet until recently we have had no input into the pilotage regime at all. Members

[*Traduction*]

Tout d'abord, nous aimerions remercier les membres du comité permanent de nous donner l'occasion de leur présenter ce matin notre opinion sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous ne sommes pas réglementés autant que les intervenants des autres modes de transport, mais les changements qu'on recommande d'apporter à la loi auront une incidence sur les opérations des membres de l'association.

Même si nous avons déjà fait des démarches auprès du comité et si nous tentons de collaborer le plus étroitement possible avec chacun d'entre vous—puisque vous vous intéressez à notre industrie—il vaut peut-être la peine que nous décrivions brièvement notre association et les sociétés qui en font partie.

L'objectif général de l'association, qui compte 14 sociétés membres, est de favoriser le développement d'une industrie du transport maritime qui soit économique et compétitive. Conformément à cet objectif général, l'association appuie l'adoption d'une politique nationale susceptible de favoriser le maintien et l'expansion de la flotte marchande canadienne dans les eaux intérieures, côtières et arctiques.

Nous voulons vous présenter ce matin un bref mémoire qui portera principalement sur les points suivants: les frais imposés aux utilisateurs, les exigences relatives aux prix compensatoires, la privatisation de CN, la rationalisation et la restructuration des subventions, le ravitaillement dans le Nord, les investissements étrangers et l'environnement.

Premièrement, les frais imposés aux utilisateurs—la recommandation numéro 36 selon laquelle on doit réduire l'excédent. Nous recommandons, conformément au principe de l'usager payant—usager participant, que le ministre des Transports crée des organismes consultatifs permanents avec une représentation des usagers des services de transport afin de disposer de tous les éléments nécessaires à une analyse coûts-avantages rationnelle des investissements infrastructurels.

Nous sommes totalement d'accord avec cette approche et nous collaborons continuellement avec les fonctionnaires fédéraux afin qu'ils adoptent des politiques et prennent des décisions qui peuvent être mises en oeuvre par le gouvernement et que l'industrie peut tolérer. Les armateurs s'efforcent par tous les moyens de réaliser des gains d'efficience leur permettant de faire des économies dans la gestion de leur flotte, mais les frais imposés par le gouvernement demeurent beaucoup trop élevés.

En 1990, lorsque Transports Canada a publié un document de travail décrivant un projet de récupération des coûts qui aurait privé l'industrie d'une somme supplémentaire de 25 millions de dollars au cours de la première année seulement, l'association a dénoncé cette mesure et convaincu l'industrie de s'opposer à cette initiative. Durant ce débat, l'association a démontré que les armateurs avaient en 1990 payé plus de 23 millions de dollars en frais gouvernementaux, ce qui représente plus que le double des profits réalisés par l'ensemble des porteurs de vrac solide au cours des 10 dernières années.

Le pilotage constitue un très bon exemple de secteur où le concept de l'usager payant-l'usager participant pourrait être appliqué. Les membres de l'association paient plus de 8 millions de dollars en droits de pilotage chaque année, mais nous

[*Text*]

of this committee will know it was only after years of struggle and negotiations. . .and finally the drastic action of civil disobedience, which led to even the smallest amendments in an outdated and arbitrary system.

We agree with the recommendation of the commission where they propose that users be consulted to determine the cost-benefit of any new infrastructure investment.

Compensatory rate requirements.

When examining the comments made during second reading of the bill before the House, a forward-thinking member stated that competition should be the servant, not the master. We believe the drafters of the legislation had this in mind when they included sections 112 and 113 in the act, the requirement for railways to charge compensatory rates, or rates that cover variable costs.

In poring over the testimony presented to the NTA review committee. . .it is curious to note that an overwhelming number of witnesses who chose to deal with the compensatory rate provision called for its retention. Yet when the final report was tabled in the Commons, we were disappointed to see a recommendation to the contrary.

The review commission argues that since the NTA's proclamation only five case have been initiated, none of which demonstrated intent to injure. The compulsion to ensure rates are competitive has caused the railways to charge rates higher than necessary, in Canadian National Railway's eyes, in order to avoid an investigation that may damage shipper competitiveness. The commission further argues the Competition Act prevents predatory pricing, and thus the NTA's efforts to do so as well are seen as redundant.

Members will be aware the CSA, along with the Thunder Bay Harbour Commission and several maritime and related unions, currently have before the NTA two applications, the first of which charges the railways with the charging of non-compensatory rates under the very section, section 112, the review committee wishes to have repealed. The compilation of our arguments started as early as last fall. As data were collected on the volume of milling wheat, malting barley, and feed grain movements east of Thunder Bay that had shifted from their traditional mode of marine to rail were calculated, the results led to a very convincing case.

Throughout the data collection process, many shippers voluntarily came forward and swore affidavits concluding that the railways had developed a policy over the past few years of setting rates far below lake freight rates. Rail costing experts also concluded it seemed impossible for a railway to ship grain from a prairie origin in small quantities to points in Quebec and return to western Canada light, i.e., empty, at compensatory rates—this when compared with 25,000-tonne shipments in a

[*Translation*]

n'avions jusqu'à récemment pourtant rien à dire dans le régime de pilotage. Les membres du comité se souviendront que ce n'est qu'après des années de batailles et de négociations suivies de gestes draconiens comme des actes de désobéissance civile que nous avons pu obtenir de très minimes modifications à un système démodé et arbitraire.

Nous sommes d'accord avec la commission lorsqu'elle recommande que l'on consulte les utilisateurs pour déterminer les coûts et les avantages de tout nouvel investissement infrastructurel.

Les exigences en matière de prix compensatoires.

Lors du débat en deuxième lecture sur la loi actuelle, un député perspicace avait déclaré que la concurrence devait être un serviteur et non un maître. Nous croyons que c'est à cela que songeaient les rédacteurs du projet de loi lorsqu'ils ont inclus les articles 112 et 113, c'est-à-dire les dispositions exigeant des sociétés ferroviaires qu'elles demandent des prix compensatoires, ou encore des prix qui couvrent les coûts variables.

Il est curieux de noter que la majorité des témoins qui ont comparu devant la commission d'examen et qui ont traité de la disposition sur les prix compensatoires ont demandé son maintien alors que le rapport final déposé à la Chambre des communes contenait malheureusement une recommandation allant dans le sens contraire.

La commission d'examen soutient que seulement cinq plaintes ont été reçues depuis la proclamation de la LTN et qu'aucune n'a permis de prouver qu'on avait tenté de causer des préjudices. Le fait que les sociétés ferroviaires doivent s'assurer que les prix sont compétitifs les a forcées, selon le Canadien National, à exiger des prix plus élevés qu'il n'était nécessaire afin d'éviter une enquête qui aurait pu nuire à la compétitivité des expéditeurs. La commission soutient aussi que la Loi sur la concurrence empêche la fixation de prix abusifs et que les efforts déployés à cet égard dans la LTN sont donc répétitifs.

Il est probable que les membres du comité sont au courant que l'association, de concert avec la Commission du port de Thunder Bay et plusieurs syndicats maritimes ou connexes, à transmis deux plaintes à l'Office national des transports. Dans la première, nous accusons les sociétés ferroviaires d'exiger des prix non compensatoires, en vertu même de la disposition, l'article 112, que la commission d'examen souhaite abroger. Nous avons commencé à préparer nos arguments dès l'automne dernier, et après avoir compilé des données sur les volumes de blé de meunerie, d'orge de brasserie et de céréales fourragères qui sont transportés à l'est de Thunder Bay et qui sont passés du transport maritime au transport ferroviaire, nous nous sommes aperçus que nous disposions d'un dossier très convaincant.

Tout au long du processus de collecte de données, de nombreux expéditeurs sont venus d'eux-mêmes signer des affidavits dans lesquels ils affirment que les sociétés ferroviaires cherchent depuis quelques années à fixer leurs prix bien en dessous des taux de fret sur les eaux intérieures. Des experts des prix ferroviaires en sont eux aussi venus à la conclusion qu'il semblait impossible qu'une société ferroviaire puisse exiger des prix compensatoires et transporter au Québec de petites

[*Texte*]

lake vessel and a resultant back-haul of iron ore to offset the grain rate.

Members will see from the documentation provided that over the past few years alone, the rail practices our applications allege have resulted in a tangible loss of over 2 million tonnes of grain and a loss of over $25 million tonnes in revenues, as well as numerous jobs in the marine and related employment field.

The notion that the Competition Act and a long, drawn-out judicial process, which could take years to reach a conclusion and bankrupt certain parties in the meantime, are an alternative to the quasi-judicial, transport-oriented NTA, with prescribed timeframes for deliberation and issuance of decisions, is simply unthinkable. We strongly urge the members of this committee to maintain the balance between the modes and retain sections 112 and 113 as now constituted in the Revised Statutes of Canada.

CN privatization.

In light of our allegations charging certain rail carriers with non-compensatory pricing, we support the principle of privatizing the large, crown-owned Canadian National Railway. The thought that a corporation this large has the ability to buy market share by setting rates illegally and unprofitably low for an indefinite period of time and with the knowledge that any loss incurred will be offset by Treasury Board allocation is disturbing. The simple solution to the problem may lie in the general divestiture of CN Rail to shareholders who are not in as ready a position to cover gross losses as are the present owners.

Rationalization and restructuring of subsidies.

To quote the report:

> Despite regulatory reforms designed to allow market forces to flourish in transportation, the government still possesses many ways to influence the transportation marketplace, a major one being subsidies.

• 1015

As members know from your recent study on the seaway, grain remains the backbone of the industry, and as the commission's report properly states:

> Several groups described the Western Grain Transportation Act as unfair, claiming that it subsidizes rail service in the west and diverts the movement of grain and other goods to western ports, away from the Great Lakes and eastern ports.

If existing subsidies are to be examined, the CSA believes government assistance to Canada's grain export industry is a prime candidate for restructuring. It is for this reason that we have recently forwarded an initiatives document entitled *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System in Crisis* to the Ministers of Finance, Transport, Agriculture, International Trade, and Treasury Board, and members of this committee, outlining exactly how the Canadian export grain regime may be

[*Traduction*]

quantités de céréales des Prairies tout en revenant sans marchandises dans l'Ouest canadien. Cette pratique doit être comparée à des expéditions de 25 000 tonnes sur des navires utilisant les voies d'eau intérieures et revenant avec des marchandises pour compenser le prix demandé pour les céréales.

Les membres pourront constater dans la documentation distribuée que les pratiques des sociétés ferroviaires que nous dénonçons dans nos plaintes ont entraîné au cours des dernières années seulement des pertes réelles de plus de deux millions de tonnes de céréales, un manque à gagner de plus de 25 millions de dollars, et la disparition de nombreux emplois dans l'industrie maritime et des secteurs connexes.

Il est tout simplement impensable que le recours à la Loi sur la concurrence et à un long et fastidieux processus judiciaire qui pourrait traîner pendant des années et pousser certaines parties à la faillite puisse être envisagé comme solution de rechange à la procédure quasi judiciaire et adaptée qui est incluse dans la LTN et qui prévoit des délais précis pour l'analyse des plaintes et les décisions. Nous exhortons vivement les membres du comité à maintenir l'équilibre entre les modes de transport et à ne rien changer aux articles 112 et 113 de la LTN.

La privatisation de CN.

A la lumière de nos allégations reprochant à certains transporteurs ferroviaires de fixer des prix non compensatoires, nous appuyons l'idée de privatiser les chemins de fer nationaux du Canada. Il est inquiétant de penser qu'une société aussi importante puisse acheter une part du marché en fixant, pour une période indéfinie, des prix à ce point bas qu'ils sont illégaux et déficitaires, en sachant pertinemment que les pertes qu'elle subit seront épongées par le Conseil du Trésor. La solution la plus simple serait de procéder à une cession générale de CN Rail à des actionnaires pour lesquels il ne sera pas aussi facile que pour les propriétaires actuels de compenser pour les pertes brutes.

La rationalisation et la restructuration des subventions.

On lit dans le rapport:

> Malgré les réformes destinées à laisser jouer l'offre et la demande, le gouvernement possède toujours quantité de moyens d'influer sur le marché des transports, le principal étant les subventions.

Comme l'a révélé votre étude récente sur la voie maritime, le transport du grain demeure le pivot de l'industrie et comme l'indique à juste titre le rapport de la commission:

> Plusieurs groupes trouvent inéquitable la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et prétendent qu'elle subventionne le transport ferroviaire de l'Ouest et détourne le grain et les autres marchandises de l'axe Grands Lacs-Voie maritime et des ports de l'Est au profit des ports de l'Ouest.

Si les subventions actuelles doivent être examinées, l'association est d'avis qu'il faut d'abord et avant tout structurer l'aide accordée par le gouvernement pour assurer l'intégrité des exportations de grain du Canada. C'est pourquoi nous avons récemment fait parvenir un document d'initiatives intitulé *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System in Crisis* aux ministres des Finances, des Transports, de l'Agriculture, du Commerce extérieur et du Conseil du Trésor ainsi qu'aux membres de ce

[*Text*]

restructured to the benefit of the western producer and in the spirit of modal equality.

Northern resupply.

I might mention, Mr. Chairman, that since writing this paper, we have been double-checking things. It was our view initially that recommendation 44 would be applied to the eastern Arctic. On double-checking, we find that is not the case. It would apply only to the western Arctic. So we withdraw our comments on northern resupply.

Foreign investment.

Recommendation 42 advocates the removal of the NTA's responsibility for review of foreign investment. The logic employed by the commission flows from the notion that the Competition Act is the natural residence of such a mechanism and that the inclusion of the same authority under the NTA is duplicitous. They further suggest that "foreign investment review functions should be assumed by Investment Canada".

We discount the argument, for several reasons. As certain nations and blocs in the world become more protectionist—for instance, our neighbours to the south and their outright refusal to amend the sacred Jones Act through the NAFTA talks—and competition becomes more and more fierce, it may be useful to have the NTA and its transportation-specific knowledge as a safeguard to the Competition Act. Also, we remain uncomfortable with decisions made by Investment Canada, an agency that has yet to deny an application.

Environment.

As the review commission's report rightly points out, the NTA 1987 is not specifically charged with the protection of the physical environment. Perhaps this is an oversight that should now be corrected.

Page 51 of the report states that "government has been urged to design policies with careful consideration to their environmental implications". As an industry with a constant eye on the environment, we fully support the principle.

Recently two studies have been conducted, one a joint venture between Canadian and U.S. industry, the other by Transport Canada, which examined the environmental effects of shifting one tonne of commodity on a given route from truck to rail to marine. The results were astonishing. For example, the movement of 25,000 tonnes of grain from Thunder Bay to Quebec City by rail rather than marine would cause the burning of twice as many litres of fuel and the release of over three times the emissions into our atmosphere.

The shift to truck is even more dramatic and creates farther-reaching complications. For example, how many additional square kilometres would have to be set aside for the landfill sites needed to house the used tires, and in whose backyard? How many extra tax dollars would be required for road and highway maintenance necessitated by additional truck traffic? What do municipalities do about noise abatement? The list goes on.

[*Translation*]

comité, qui explique exactement comment restructurer le régime d'exportation de grain du Canada dans l'intérêt des producteurs de l'Ouest et dans l'esprit d'égalité des modes de transport.

L'approvisionnement par eaux dans le Nord.

Monsieur le président, depuis que ce mémoire a été rédigé, nous avons eu l'occasion de vérifier certains faits. Au départ, nous estimions que la recommandation 44 s'appliquerait à l'Arctique de l'Est. Après vérification, nous avons constaté que tel ne serait pas le cas. Cette recommandation ne s'appliquera qu'à l'Arctique de l'Ouest. Nous retirons donc nos commentaires sur l'approvisionnement par eaux dans le Nord.

L'investissement étranger.

La recommandation numéro 42 préconise de retirer à la LTN la responsabilité du contrôle de l'investissement étranger. La logique utilisée par la commission découle de la notion voulant que ce mécanisme devrait naturellement s'inscrire dans la Loi sur la concurrence et que le fait de confier les mêmes pouvoirs à la LTN constitue un chevauchement. La commission suggère également de «transférer à Investissement Canada la fonction de contrôle de l'investissement étranger».

Nous réfutons l'argument pour plusieurs raisons. Au moment où certains pays et blocs commerciaux deviennent de plus en plus protectionnistes, prenons par exemple le refus absolu de nos voisins du Sud de modifier la sacro-sainte *Jones* Act dans le cadre des pourparlers sur l'ALÉNA, et où la concurrence devient de plus en plus acharnée, il pourrait être utile de compter sur la LTN et sur ses dispositions particulières pour se prémunir contre la Loi sur la concurrence. En outre, nous ne prisons guère les décisions d'Investissement Canada, organisme qui, jusqu'ici, n'a jamais rejeté de demande.

L'environnement.

Comme le souligne bien le rapport de la commission d'examen, la LTN 1987 n'est pas expressément chargée de la protection du milieu physique. Peut-être s'agit-il là d'un oubli auquel il faudrait remédier.

À la page 55, le rapport indique que «les pouvoirs publics sont pressés d'élaborer leurs politiques en tenant compte des répercussions sur l'environnement» et en tant qu'industrie se souciant de la protection de l'environnement, nous appuyons pleinement ce principe.

Deux études récentes, l'une menée conjointement par les industries du transport canadienne et américaine et l'autre réalisée par Transports Canada, ont examiné les répercussions sur l'environnement du transport, sur une route donnée, d'une tonne de marchandises par camion, par train et par bateau. Les résultats sont tout à fait renversants. À titre d'exemple, le transport de 25 000 tonnes de grains de Thunder Bay à Québec par train plutôt que par bateau entraîne la consommation de deux fois plus de carburant et la libération dans l'atmosphère de trois fois plus d'émissions de gaz.

La situation du transport par camion est encore plus dramatique et a de bien plus grandes répercussions sur l'environnement. Par exemple, combien de kilomètres carrés de plus faudrait-il réserver pour les dépotoirs de pneus usagés? Combien de dollars fiscaux additionnels faudrait-il consacrer à l'entretien des routes et des autoroutes en raison du plus grand nombre de camions y circulant? Que pourraient faire les municipalités pour réduire le bruit? La liste est longue.

[*Texte*]

In each of the commodity movement studies by both industry and government, marine proved to be the most environmentally friendly. In a world and at a time when politicians and environmentalists alike search for complex solutions to environmental problems, marine transport supplies the simple answer.

In summary, the CSA supports the principle of user pay, user say; supports the retention of the compensatory rate provisions under sections 112 and 113; advocates the privatization of CN Rail; encourages the federal government to restructure certain federal subsidies; supports the continued authority of the NTA to review foreign investment; and lastly, supports all reasonable initiatives, domestic and international, which may lead to cleaner, more environmentally sound transportation of goods.

Again, I think you for the opportunity to present our views to this group and look forward to fielding any questions you may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for a very well-documented presentation.

Mr. Manley.

• 1020

Mr. Manley (Ottawa South): Mr. Hall, thank you for your presentation, and welcome to the committee this morning.

You're undoubtedly aware that in much of the discussion and response to the National Transportation Act Review Commission report, which we're engaged in studying here, the focus has been on modes other than marine. I'd almost say, based on what you've said this morning and the little there is in the report, that the commission, if anything, has given the marine industry in general and the seaway in particular some short shrift in its study. Would you agree with that?

Mr. Hall: Not necessarily. I think we said at the very outset our industry is not really regulated under this act or any other act. It basically addresses the other modes. We've never had that kind of problem. Our problem is the other way around. We're not regulated on the revenue side—and I think our results show competition is working in our industry—but we sure are regulated on the cost side.

Mr. Manley: That's a fair point. I jotted down a few things I could think of that affected your regulation on the cost side, as you put it. You mentioned in your brief $8 million in fees you pay under the Pilotage Act. There is the St. Lawrence Seaway Authority Act, under which tolls are collected. There are the Ports Canada harbour fees. There are rules governing coast guard services, some of which I think you pay for. All of those contribute to your cost structure. Whether you call it regulation of cost in an unregulated industry or just accept it as a form of regulation I don't think makes a lot of difference.

Do you have some notion of how much your members would pay, other than the $8 million you mentioned in pilotage fees, under those various costs and charges on an annual basis?

[*Traduction*]

Dans chacune des études sur le transport de marchandises effectuées par l'industrie et le gouvernement, le transport maritime s'est révélé le moins dangereux pour l'environnement. Dans un monde et à une époque où les responsables politiques et les environnementalistes recherchent des solutions complexes aux problèmes environnementaux, le transport maritime offre la réponse la plus simple.

En résumé, l'Association des armateurs canadiens appuie le principe de l'usager payant-usager participant; appuie le maintien des dispositions relatives aux prix compensatoires, les articles 112 et 113; préconise la privatisation de CN; incite le gouvernement fédéral à restructurer certaines subventions; appuie l'autorité continue de la LTN pour exercer un contrôle de l'investissement étranger; et, enfin, appuie les initiatives nationales et internationales qui permettront d'assurer le transport des marchandises de manière plus propre et plus écologique.

Une fois de plus, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de présenter le point de vue de l'Association des armateurs canadiens. Cela me fera plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Hall, de nous avoir présenté un exposé aussi documenté.

Vous avez la parole, monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): Monsieur Hall, je vous remercie pour votre témoignage et je vous souhaite la bienvenue.

Vous savez certainement que la plus grande partie de nos délibérations sur le rapport de la commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux porte surtout sur les modes de transport autres que maritimes. J'irais même jusqu'à dire, d'après ce que vous nous avez dit ce matin et ce qu'on retrouve dans le rapport, que le secteur du transport maritime en général et celui de la voie maritime plus particulièrement ont été laissés pour compte par la commission d'examen. Qu'en pensez-vous?

M. Hall: Pas nécessairement. Comme nous l'avons dit au départ, notre industrie n'est pas très réglementée par cette loi ou d'autres. La Loi sur les transports nationaux régit surtout les autres modes de transport. Nous n'avons jamais eu de problèmes de ce genre. En fait, nos difficultés vont plutôt dans l'autre sens. Nous ne sommes soumis à aucune réglementation en ce qui concerne nos recettes—et je crois que notre rendement prouve que la compétition est bonne pour notre industrie—mais nous sommes très réglementés pour ce qui est des coûts.

M. Manley: C'est juste. J'ai pris en note deux ou trois facteurs qui, à mon avis, ont une incidence sur vos coûts. Dans votre mémoire, vous indiquez que vous payez 8 millions de dollars chaque année en droits de pilotage aux termes de la Loi sur le pilotage. Des droits sont aussi exigés de vous conformément à la Loi sur l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Vous payez aussi des frais de port à Ports Canada. Il existe également des règles régissant les services de garde côtière pour lesquels vous contribuez aussi, je crois. Tous ces frais s'ajoutent à votre structure de coûts. Qu'on parle de réglementation des coûts dans une industrie non réglementée ou qu'on y voie une forme de réglementation, cela revient au même.

Avez-vous une idée des sommes que versent vos membres, outre les 8 millions de dollars en droits de pilotage dont vous avez parlé, chaque année, sous forme de divers frais et droits?

[*Text*]

Mr. Hall: I think we mentioned in here we're looking at a figure of $23 million. That's everything: pilotage, port fees, seaway tolls.

Mr. Manley: How would that compare with what your cost structure was in those fees and charges before the implementation of *Freedom to Move*?

Mr. Hall: I don't believe there's any relevance there, to be honest. The toll structure has been in place for a considerable number of years. Compulsory pilotages have been there since the royal commission came down in 1972.

I would say there has been a gradual move over the years to have more cost recovery on the part of government, not only in our mode but across the board. So there has probably been pressure for the coast guard, for example, to charge more for their services.

We have had this constant battle with pilotage, where we feel there's a situation here that is beyond our control. It's compulsory, as I said earlier. The corporations of pilots that provide the service, since they are private corporations, are beyond the labour code, so their demands tend to be rather inflationary. There hasn't been much political check until last year, when we, as we mentioned in the brief, practised civil disobedience, which got a bit of attention. Finally we got something working.

But I really can't say *Freedom to Move* changed anything.

Mr. Manley: Let me just make sure I understand what you said. You said you're not sure about the relevance of increases in cost since the implementation of that. My question was how much they have increased since *Freedom to Move*. You said you don't see the relevance of that. Do you mean the cost structure of one mode is irrelevant in a deregulated transportation environment? Surely not.

Mr. Hall: No, I'm not suggesting that at all. All I'm saying is I don't believe there was any sudden change in the cost structure because of *Freedom to Move*. I must confess I have not really looked and checked to see what it might mean for the air industry or the rail industry. I'm not sure what it meant for them.

Mr. Manley: But in advocating CLRs for the railways, you clearly think their cost structure shouldn't be entirely deregulated, presumably because of a competitive advantage that would give them in relation to you. So presumably your cost structure is part of what would hold that up.

• 1025

What I am really trying to get at here is that we have before us what I think is a very ideological document, one that seems to have been written with the primary focus on supporting deregulation and decreased government involvement. In your mode there is a very significant heavy hand of costs. I am trying to probe what the effect of that is in the overall deregulated environment the government's policy has created in the transportation sector.

[*Translation*]

M. Hall: Dans notre mémoire, nous mentionnons la somme de 23 millions de dollars. Cela comprend tout: le pilotage, les droits de port, les péages de la voie maritime.

M. Manley: En quoi cela se compare-t-il aux frais qui vous étaient imposés avant la mise en oeuvre du programme *Allez sans entraves*?

M. Hall: En toute honnêteté, je ne crois pas qu'il y ait eu de différences. La structure de péage actuelle existe depuis déjà bon nombre d'années. Le pilotage est obligatoire depuis 1972, année de la création de la commission royale.

Cependant, je dirais que, au fil des ans, le gouvernement s'est graduellement dirigé vers un recouvrement plus tentaculaire des coûts, non seulement dans notre secteur mais partout. On a probablement exercé des pressions pour que la garde côtière, par exemple, demande davantage pour ses services.

En matière de pilotage, nous luttons constamment depuis des années car nous estimons que la situation ne dépend pas de nous. Comme je l'ai déjà dit, le pilotage est obligatoire. Les sociétés qui dispensent ce service sont des sociétés privées qui ne sont pas régies par le Code canadien du travail et qui ont tendance à imposer des exigences un peu exagérées. Il n'y a eu aucun contrôle politique jusqu'à l'an dernier, lorsque nous avons pris des mesures de désobéissance civile, auxquelles j'ai fait allusion dans mon mémoire, qui ont attiré l'attention sur notre situation. Nous avons enfin obtenu des résultats.

Mais je n'irais pas jusqu'à dire que la politique *Allez sans entraves* a provoqué de grands changements.

M. Manley: Je veux m'assurer de vous avoir bien compris. Vous avez dit que l'augmentation des coûts depuis la mise en oeuvre de cette politique n'était pas vraiment pertinente. Je vous ai demandé si les coûts avaient augmenté depuis l'adoption de la politique *Allez sans entraves*. Vous avez dit que cela ne vous semblait pas pertinent. Voulez-vous dire que la structure de coûts d'un mode de transport n'est pas pertinente dans un environnement déréglementé? Je ne peux être d'accord.

M. Hall: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais seulement dire que les coûts n'ont pas beaucoup changé depuis *Allez sans entraves*. Je dois admettre que je ne sais pas quelles ont été les incidences de cette politique sur le transport par avion ou par rail. Je ne sais pas vraiment ce que cette politique a eu pour effet dans ces secteurs.

M. Manley: Mais si vous préconisez des prix de ligne concurrentiels pour les chemins de fer, vous estimez que leur structure de coûts ne devrait pas être entièrement déréglementée, probablement parce que cela leur conférerait un avantage concurrentiel par rapport à vous. Je présume donc que la structure de coûts entre en jeu.

L'important ici, c'est de se rendre compte de la nature idéologique de ce document qui semble avoir été rédigé avant tout pour défendre la déréglementation et le retrait du gouvernement dans ce domaine. Dans votre secteur, les coûts jouent un rôle particulièrement importants. J'essaie de déterminer dans quelle mesure le secteur des transports a subi le contrecoup de cette politique générale de déréglementation adoptée par le gouvernement.

[*Texte*]

Mr. Hall: Again, the one issue in the brief that relates to the point of your question would be the Western Grain Transportation Act. There we feel there are inequities in the act. We have stated all along it should be amended. We feel if the moneys were paid to the producer as opposed to the railways, it would lead to all sorts of efficiencies and might help railway costs to come down. It would also give the producer the opportunity to choose the mode he wishes to use. It may even be truck, for that matter. I have no idea. But I think it would get rid of what we see as inequities that tend to favour shipment west rather than east. So in that sense yes, there is a relation between the two.

But when it gets into the cost of operating a ship, we have these costs. We have complained about pilotage. We have complained about seaway tolls. In fact, one of the documents we presented to you, and this very committee, recommended that tolls be frozen until such time as we see where the industry is going and what might happen because of GATT, etc. Those are things we would like to see happen.

Apart from that, as I say, I do not profess to be an expert in railway costing.

Mr. Manley: Let me ask you this. In volume II of the report, I think, at page 117, according to my notes, the study says:

> In effect, the St. Lawrence Seaway will not be a viable trading route in the long term.

What is your view of that conclusion? Do you think that is a necessary consequence? What can be done to address that?

Mr. Hall: I hope it lasts for another four or five years, so I can retire gracefully.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Hall: I do not tend to buy that. I am sure I will be accused of being biased, but I do feel... Some major structural changes have gone on in our industry, there is no question about that. I would think what we are going to see is a down-sizing once again. We had a down-sizing in the early 1980s and we are going to have another one in the next couple of years. It is starting. So I think you are going to see a smaller fleet. What we are going to have to do is start looking very, very seriously...and that is what our other brief, *The Great Lakes/St. Lawrence Seaway System in Crisis*, addresses. We need some short-term relief while we start planning for the longer range.

That short-term relief would be along the lines of what this committee recommended back in December and what we recommended ourselves. There has to be a bridging mechanism here to give us time to figure out where the heck the future is.

It may well be that what we are going to need 20 or 25 years from now is a whole new seaway system. The problem with the seaway system right now is volume. We do not have the volume. Why do we not have the volume? Well, we have relied for years and years on the grain trade, and this WGTA, we think, has distorted a certain amount of that trade. We think a bit of distortion has occurred also because of the comments we make about non-compensatory pricing by the railways. There

[*Traduction*]

M. Hall: Là encore, votre question porte principalement sur les circonstances de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous pensons depuis longtemps qu'elle devrait être modifiée. En effet, si les fonds étaient versés aux producteurs et non plus aux chemins de fer, cela permettrait toutes sortes d'efficiences et cela aiderait peut-être à endiguer les coûts du transport par rail. Cela donnerait également aux producteurs le choix entre plusieurs modes de transport. Je n'en sais rien, mais ils pourraient même choisir le transport par camion. Quoi qu'il en soit, cela supprimerait des inégalités qui favorisent souvent les expéditions à destination de l'Ouest aux dépens des expéditions à destination de l'Est. Ainsi, d'une certaine façon, les deux éléments sont liés.

Quant aux coûts d'exploitation des navires, ces coûts existent. Nous nous sommes plaints de la pratique du pilotage, nous nous sommes plaints des péages de la voie maritime. D'ailleurs, un des documents que nous vous avons soumis, soumis devant ce comité même, recommandait le gel de ces péages tant qu'on n'aurait pas déterminé l'orientation générale de l'industrie, les répercussions du GATT, etc. Voilà ce que nous aimerions.

À part cela, comme je l'ai dit, je suis loin d'être expert en matière d'établissement des coûts des chemins de fer.

M. Manley: Je vais vous poser une question; dans le deuxième volume du rapport, à la page 136, si mes notes sont exactes, on lit:

> la Voie maritime du Saint-Laurent ne saurait demeurer une artère commerciale viable à long terme.

Que pensez-vous de cette conclusion? Y voyez-vous une conséquence nécessaire? Que peut-on faire pour y remédier?

M. Hall: J'espère que cela durera encore quatre ou cinq ans, ce qui me permettrait de prendre ma retraite dignement.

Des voix: Oh, oh.

M. Hall: Dans l'ensemble, je ne suis pas vraiment d'accord. On m'accusera d'avoir des préjugés, mais je pense... Notre industrie a traversé une période de changements structurels majeurs, cela ne fait pas de doute. Je pense qu'on devrait assister à de nouvelles compressions. Il y en a eu au début des années quatre-vingt, et je pense qu'il y en aura de nouvelles au cours des deux prochaines années. Cela a déjà commencé. Autrement dit, la flotte va devenir plus petite. Il va donc falloir commencer à remettre en question extrêmement sérieusement... C'est d'ailleurs ce dont nous traitons dans notre autre mémoire, *Les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent en crise*. Pendant que nous commençons à planifier le plus long terme, nous avons besoin d'un répit pour le court terme.

Ce répit pour le court terme ressemblerait assez à ce que le comité a recommandé en décembre et à ce que nous avons recommandé nous-mêmes. Autrement dit, nous avons besoin d'un mécanisme de transition pour nous donner le temps de déterminer où l'avenir nous mène.

Nous allons peut-être découvrir que dans 20 ou 25 ans, nous aurons besoin d'une voie maritime entièrement nouvelle. Le problème de la voie maritime actuelle est un problème de volume, ou plutôt d'absence de volume. Pourquoi n'avons-nous pas le volume nécessaire? Depuis des années et des années, nous dépendons du commerce des céréales et nous pensons que cette Loi sur le transport du grain de l'Ouest a introduit des distorsions dans cette situation. Il y a distorsion également à

[*Text*]

have been shifts in the whole business of production of steel in North America. There was a down-sizing on the U.S. side about 15 years ago, and it is now occurring on the Canadian side.

We have to see what is going to happen with all of these industries. These are major resource industries and represent the bulk of our traffic, the three main commodities being grain, coal, and ore.

• 1030

I think there will be a continued need for the seaway. It is still the cheapest form of transportation. But a time is coming when we are going to have to look seriously at replacing the fleet. You can't keep the fleet going forever. I am not saying it is obsolete today, but it might start to be obsolete 10 years from now. When the fleet starts looking at an average age of 35 to 40 years, you start getting into some major repair costs.

So to suggest it's going to disappear and become another Rideau Canal is going a little too far.

Mr. Manley: It is very provocative to let him conclude on the Rideau Canal when he is talking to me, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for appearing before us this morning, and thank you for your brief and the attachments.

Mr. Hall, you clearly indicate you believe railways should still be required to offer rates that are compensatory. They argue, on the other hand, though, that they need the flexibility to sell their services at below cost in order to attract new market share or new commodities. In some ways that is not much different from what the seaway authority has done with discount rates to attract new cargoes. How do you square those two?

Mr. Hall: Our major concern is really. . .and we address it when we refer to the privatization of CN. We have a crown corporation here that is losing the kind of money it's losing, and then the taxpayers are picking up the difference. I get a little worried about that kind of competition.

Mr. Angus: But that is just the competition from CN. CP is in this as well.

Mr. Hall: Correct, they are. But I guess CP is in a position where if they want to remain competitive, they have to follow the CN line.

Mr. Angus: But surely it's the principle of the marketplace working, irrespective of whether CN has access to additional funds. I am not sure they really do, and I am not sure if the government has actually given them any money in over a decade, though I stand to be corrected on that. So they operate as if they were a private company. What is the difference between the publicly owned seaway authority giving incentives, reductions in tolls, to attract new markets, and either a private or a publicly owned railway doing the same thing?

[*Translation*]

cause des observations au sujet des pratiques non compensatoires des chemins de fer en ce qui concerne l'établissement des prix. On a assisté à des changements dans tout le secteur de l'acier en Amérique du Nord. Aux États-Unis, on a assisté à une compression du secteur il y a une quinzaine d'années, et la même chose se produit actuellement au Canada.

Il va falloir déterminer ce que vont devenir toutes ces industries. En effet, ces grandes industries de base représentent la majeure partie de notre clientèle, les principaux produits que nous transportons étant les céréales, le charbon et le minerai.

À mon avis, on va continuer à avoir besoin de la voie maritime. Cela demeure le mode de transport le plus économique. Mais un jour ou l'autre, il va falloir envisager sérieusement de remplacer la flotte. On ne peut pas garder la même flotte éternellement. Je ne prétends pas qu'elle soit déjà désuète, mais elle pourrait le devenir dans 10 ans. Quand on commence à voir des bateaux dont la moyenne d'âge est de 35 à 40 ans, les coûts de réparation montent sérieusement.

Je ne pense donc pas que la voie maritime disparaisse pour devenir un autre Canal Rideau; ce serait allé trop loin.

M. Manley: Monsieur le président, le fait que notre témoin me parle à moi du Canal Rideau est particulièrement frappant.

M. Angus: Merci, je vous remercie d'être venus ce matin, je vous remercie pour votre mémoire et les suppléments que vous y avez annexés.

Monsieur Hall, vous pensez qu'il faut continuer à exiger des tarifs compensatoires de la part des chemins de fer. De leur côté, les chemins de fer prétendent qu'ils ont besoin d'une certaine marge pour vendre leurs services en dessous du prix de revient et ainsi pénétrer de nouveaux marchés ou attirer une clientèle nouvelle. En fait, ce n'est pas très différent de ce que l'Administration de la voie maritime a fait en accordant des escomptes pour attirer de nouvelles cargaisons. Comment justifiez-vous ces deux positions?

M. Hall: Nous avons une préoccupation majeure dont nous discutons à propos de la privatisation du CN. Voilà une société d'État qui perd des sommes considérables, le contribuable comblant le déficit. Ce genre de concurrence m'inquiète un peu.

M. Angus: Mais c'est seulement la concurrence du CN; il y a aussi le CP.

M. Hall: C'est exact. Cela dit, si le CP veut rester concurrentiel, il est forcé de suivre l'exemple du CN.

M. Angus: Mais il s'agit du principe des forces du marché, et peu importe que le CN dispose de fonds supplémentaires. Je n'en suis d'ailleurs pas convaincu, et je ne sais même pas si le gouvernement leur a vraiment donné de l'argent depuis 10 ans, mais on me reprendra si je me trompe. Autrement dit, voilà une compagnie qui fonctionne comme s'il s'agissait d'une compagnie privée. Quelle est la différence entre l'Administration de la voie maritime, une compagnie publique, qui accorde des encouragements, des réductions de tarif pour attirer de nouveaux marchés, et une compagnie de chemin de fer, soit privée, soit publique, qui fait la même chose?

[*Texte*]

Mr. Hall: What the seaway is doing is really looking at new business, not business that has been going on for some time. We see, for example, as we have said in our brief to the NTA, that we think we have lost 2.5 million tonnes because the railways have been using pricing that we don't think follows in line. If you examine the costs of running a ship versus running a railway from Thunder Bay to Quebec City, there is no way in the world, not that I can see, a railway can operate more cheaply than a steamship can. So something is going on here. Offsets are going on. Whether or not it is using moneys from the WGTA, I don't know. The rules are pretty specific that that money is for moving the grain within the prairies.

It is nice to have a set amount of money coming in every year that provides for, I think, 20% of operating costs and overhead and all that. That is a guaranteed return. We don't get a guaranteed return.

Mr. Angus: It would be nice if you did.

Mr. Hall: Yes, it would be very nice.

Mr. Angus: I am not disagreeing with your position, but I want to make sure you understood what the railway's arguments were and what the counter was.

Mr. JeanPaul Sirois (Director, Economic Research, Canadian Shipowners Association): I think the difference here is that one is entrenched in law and one is corporate policy. We are simply asking that the law be upheld.

Mr. Angus: Tied into the same kind of comparison. . .in the marine sector the infrastructure is publicly owned. In the trucking sector, the same thing applies. In the airline sector the same thing applies. The minor variation with CN is that in effect the infrastructure is privately owned.

One of the recommendations in the NTA Review Commission report is that the government began to look at the feasibility of separating railway operations from the ownership and maintenance of rail plant. I realize that doesn't necessarily directly affect the marine sector, but if you look at eastern Canada, where CN and CP are now talking about the possibility of consolidating their operations, has your organization taken a look at the ramifications for the shipping industry if that were to occur: everybody is on the same level playing field, particularly if it becomes a publicly owned infrastructure and therefore that subsidy becomes much more transparent, if there are any subsidies at all? Would you be supportive of that or in opposition to that?

• 1035

Mr. Hall: I must say I haven't really studied it very much, Mr. Angus. I didn't even read that section with due diligence, quite obviously. So I really can't comment.

Mr. Angus: Fair enough.

The Shipping Conferences Exemption Act: the commission recommends it be repealed. Does your organization have any opinion on that?

Mr. Hall: No, sir, we don't. We're not involved in that. As you know, that's ocean trading, it involves foreign-flag vessels, and it's basically in the container trade. We're not involved in that at all.

[*Traduction*]

M. Hall: En fait, la voie maritime s'intéresse à une nouvelle clientèle et non pas à une clientèle qui existe depuis un certain temps. Par exemple, comme nous l'avons observé dans notre mémoire sur la Loi sur les transports nationaux, nous estimons avoir perdu 2,5 millions de tonnes parce que les chemins de fer ont établi des prix que nous ne considérons pas comme étant justifiés. Si vous comparez les coûts d'exploitation d'un bateau et d'un chemin de fer entre Thunder Bay et la ville de Québec, il est absolument impossible de conclure qu'un chemin de fer est plus économique qu'un bateau. Il y a donc quelque chose qui se passe. Il y a des compensations quelque part. Que l'argent vienne ou pas de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, je n'en sais rien. Les règles sont très claires, cet argent devrait servir à transporter les céréales à l'intérieur des Prairies.

C'est bien agréable de pouvoir compter sur une certaine somme chaque année pour faire face à 20 p. 100, je crois, des coûts de fonctionnement et des frais généraux, etc. C'est un bénéfice garanti. Nous n'avons pas cet avantage.

M. Angus: Ce serait bien si c'était le cas.

M. Hall: Oui, ce serait très bien.

M. Angus: Je ne conteste pas votre position, mais je veux m'assurer que vous avez bien compris les arguments des chemins de fer.

M. JeanPaul Sirois (directeur, Recherche économique, Association des armateurs canadiens): La différence ici, c'est que dans un cas c'est prévu par la législation, et dans l'autre, il s'agit d'une politique de la société. Tout ce que nous voulons, c'est que la loi soit respectée.

M. Angus: Je reviens à cette même comparaison. . . dans le secteur maritime, l'infrastructure appartient à l'État. Dans le secteur aérien, c'est la même chose. Avec le CN, il y a une variante mineure, du fait que l'infrastructure est privée.

Une des recommandations du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux est que le gouvernement envisage de séparer l'exploitation des chemins de fer de la propriété et de l'entretien du réseau ferroviaire. Je sais bien que cela n'affecte pas forcément le secteur maritime directement, mais si l'on considère l'Est du Canada où le CN et le CP envisagent aujourd'hui de regrouper leurs opérations, est-ce que votre organisme s'est penché sur les répercussions d'une telle mesure sur l'industrie maritime, car tout le monde serait sur un pied d'égalité, surtout si cela devient une infrastructure nationale, et par conséquent, les subventions deviennent beaucoup plus transparentes? Est-ce que vous seriez pour ou contre une telle idée?

M. Hall: Monsieur Angus, je dois dire que je n'ai pas vraiment étudié la question. En fait, je n'ai même pas lu ce passage avec beaucoup d'attention. Je ne saurais donc vous répondre.

M. Angus: C'est parfait.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes: la commission recommande son abrogation. Est-ce que votre organisation a des idées à ce sujet?

M. Hall: Non, nous n'en avons pas. Nous n'avons rien à voir avec cela. Comme vous le savez, il s'agit du commerce océanique, des navires sous pavillon étranger, il s'agit en fait du commerce des conteneurs. Nous n'avons absolument rien à voir avec cela.

[*Text*]

Mr. Angus: So no impacts, positive or negative, on the domestic shipping industry.

Mr. Hall: No, sir.

Mr. Angus: Let me go back to CN privatization for a moment. You make what I would suggest is a pretty weak case for why you support the privatization of CN, the argument we talked about a moment ago, about cutting off the government funding, which may or may not be there. Do you really believe it would make any difference with the railways if the government decided to move forward on eliminating the compensatory rate section? Would it really matter whether they are publicly or privately owned?

Mr. Hall: I would like to feel, with all due respect to the management of CN, etc., it might make them a little more aware of what their bottom-line responsibility is. Yes, I would say that. Whether or not it would mean more trade for us, I don't know. That's what we're asking the NTA to determine. It's not just the one factor. It's not just the pricing factor. There could be other things that come in, such as realignment of some of those flour mills, maybe just-in-time delivery problems. There is a whole range of areas. But we suspect, based on some of the information we've picked up to date, there was some pricing that just didn't make any sense.

Mr. Angus: You mentioned environment. Just an aside. It's the second time this reference has been made to a federal government study comparing the modes. Do you have a full copy of this study?

Mr. Hall: Yes, we do.

Mr. Angus: Could you share that with the committee? We have not had it formally given to us, and I think it would be very helpful.

On that, certainly the NTA Review Commission speaks to it in the seaway section, where it says:

> Finally, shipping by water is the most environmentally friendly mode for large scale bulk commodity transport. The negative environmental impact of any significant modal shift to rail or truck must be carefully examined.

Would you support a provision—and obviously it would be a bit difficult in how you would structure it—that when a significant modal shift is going to be proposed, some kind of environmental assessment would have to be done before that could occur, and whether it's the 2.5 million tonnes you referred to that once was marine—carried by marine and now carried by rail, with the obvious negative impact on the environment. . .before that could occur, should some kind of environmental test be done?

Mr. Hall: It should be examined. I certainly would not advocate getting into a situation where it's going to take forever to carry out studies. That's the concern everybody has about this sort of thing. Common sense has to be applied to any of these areas.

[*Translation*]

M. Angus: Cela n'aurait donc aucun impact, positif ou négatif, sur le transport maritime intérieur?

M. Hall: Non, monsieur.

M. Angus: Je reviens à la privatisation du CN. Vous défendez, à mon avis assez mal, la privatisation du CN, en invoquant un argument dont nous avons parlé tout à l'heure, l'interruption du financement public, dont nous n'avons pas établi s'il existe ou pas. Pensez-vous vraiment que cela ferait une différence pour les chemins de fer si les gouvernements décidaient d'éliminer les dispositions sur les tarifs compensatoires? Le fait que ces compagnies soient publiques ou privées aurait-il une telle importance?

M. Hall: Sans vouloir offenser l'administration du CN, je pense que cela pourrait les encourager à prendre mieux conscience de leur véritable responsabilité. Effectivement, c'est ce que je dirais. Quant à savoir si cela nous donnerait plus de travail, je n'en sais rien. C'est ce que nous demandons à la LTN de déterminer. Il ne s'agit pas d'un facteur unique, il ne s'agit pas uniquement de l'établissement des prix. Il pourrait y avoir d'autres éléments, comme la réorganisation de ces minoteries, et peut-être aussi les problèmes de livraison à la dernière minute. Il y a toute une série de facteurs. Cela dit, d'après les informations que nous avons recueillies jusqu'à présent, il y avait bel et bien des prix qui n'avaient aucun sens.

M. Angus: Vous avez mentionné en passant l'environnement. C'est la deuxième fois qu'on parle d'une étude du gouvernement fédéral qui compare les différents modes de transport. Est-ce que vous avez un exemplaire complet de cette étude?

M. Hall: Oui, nous l'avons.

M. Angus: Pourriez-vous nous le communiquer? Nous ne l'avons pas reçu officiellement et je pense que cela pourrait nous être très utile.

À ce sujet, la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux le mentionne dans le chapitre sur la voie maritime, et je cite:

> Enfin, l'expédition par voie d'eau est le mode de transport à grande échelle de marchandises en vrac qui menace le moins l'environnement. Il importera donc d'examiner l'impact environnemental que pourrait avoir tout transfert notable des expéditions au profit du rail ou de la route.

Est-ce que vous seriez d'accord, et bien sûr ce serait un peu difficile à structurer, pour qu'on exige une étude environnementale quelconque chaque fois qu'on envisage un important changement de mode de transport. Je pense aux 2,5 millions de tonnes de marchandises dont vous avez parlé, qui étaient jadis transportées par voie d'eau, qui sont aujourd'hui transportées par rail, avec tous les effets négatifs que cela comporte pour l'environnement. Pensez-vous qu'il faudrait étudier les répercussions d'un tel changement sur l'environnement avant que cela ne se fasse?

M. Hall: Une étude s'imposerait. Il ne faudrait pas pour autant se lancer dans des études interminables. En règle générale, c'est ce qui inquiète les gens lorsqu'on parle de ce genre de choses. Dans tous ces domaines, le bon sens doit toujours prévaloir.

[*Texte*]

We have a situation where we lost a member last year. Incan Superior, which is owned by CP Rail, was operating a railcar ferry between Thunder Bay and Duluth, and had been for years and years. Because of a combination of taxes and other cost factors, and competition from another railway, they decided to pull out. Now that's all going to go by rail, presumably, and therefore will do exactly what we're saying in our brief: it's going to increase the use of fuel and create more emissions.

The other study that was done by the private sector also looked at switching to trucks; what that would do. It was really quite shocking what happened there in the use of fuel, the emissions, and the tire situation. It was quite surprising what could happen.

We're living in an age when everybody is concerned about the environment, and certainly we have to be. But I would think and hope that if there is something, reasonable timeframes are put on any type of study.

Mr. Angus: Finally, the commission recommends a change in the degree of ownership from 25% to 49%. I don't think it directly affects the marine sector, but does the organization have any opinion on whether or not that should be supported?

Mr. Hall: I'm sorry, Mr. Angus. Ownership where? For railways?

• 1040

Mr. Angus: Of transportation entities. Currently the NTA has a 25% cap of control. They've recommended it go to 49%.

Mr. Hall: I didn't see that. I saw where the airline came down. They were recommending coming down from 75% to 51%.

Mr. Angus: Yes. It's the reverse way of putting it.

Mr. Hall: Okay. That's why we had this section on foreign investment that we put into our brief. There are no basic rules that I'm aware of. If somebody wanted to come in from the United States and buy a Canadian shipping company tomorrow and set up a Canadian company, he could do it.

We are inclined to feel there should be some guidelines. We were suggesting at one stage of the game that maybe we should have 51% control, or some monitoring system just to make sure the playing field is level. For example, I think in the United States under the Jones Act you're allowed 25% foreign investment and that's as far as it goes. In the NAFTA discussions we met with the Mexican shipowners to talk about joint ventures with them. We were all set to do something until they said they were going to stick with their 51% Mexican ownership.

We have to protect ourselves and be fair about it. I don't think our industry has anything against joint ventures as long as we have an equal opportunity to do something.

[*Traduction*]

L'année dernière, nous avons perdu un de nos membres; Incan Superior, qui appartient au CP, exploitait un traversier ferroviaire entre Thunder Bay et Duluth, et cela, depuis des années. Ils ont finalement décidé de mettre fin à leurs activités à cause d'une combinaison de facteurs, imposition, concurrence d'un autre chemin de fer, etc. Dorénavant, tout ce fret sera probablement transporté par rail, avec les effets dont nous parlons dans notre mémoire: une augmentation de la consommation de carburant et des émissions.

Il y a une autre étude qui a été effectuée par le secteur privé et qui s'intéresse aux répercussions du passage au transport par camion. Quand on traduit cela en consommation de carburant, en émissions, en pneus, cela donne des chiffres véritablement choquants. Ce genre de choses est vraiment surprenant.

Nous vivons à une époque où tout le monde s'inquiète de l'environnement, et c'est certainement une inquiétude justifiée. Cela dit, si l'on décide de faire quelque chose dans ce domaine, d'exiger ces études, j'espère qu'on imposera des délais raisonnables.

M. Angus: Enfin, la commission recommande de faire passer la proportion de propriété de 25 p. 100 à 49 p. 100. Je ne pense pas que cela touche directement le secteur maritime, mais votre organisation a-t-elle une opinion à ce sujet?

M. Hall: Excusez-moi monsieur Angus, de quelle propriété s'agit-il, des chemins de fer?

M. Angus: Des entreprises de transport. Actuellement, la LTN impose une limite de 25 p. 100. La commission a recommandé de porter cette limite à 49 p. 100.

M. Hall: Je n'ai rien vu à ce sujet. Par contre, j'ai vu que la commission recommande de réduire la limite de 75 à 51 p. 100 pour les compagnies aériennes.

M. Angus: C'est exact. C'est la même chose vue sous un autre angle.

M. Hall: Très bien. C'est ce que nous avons mentionné dans la section de notre mémoire concernant les investissements étrangers. À ma connaissance, il n'y a aucune règle de base. Il est tout à fait possible pour une société américaine d'acheter une société de navigation canadienne et de créer une entreprise canadienne.

À notre avis, il faudrait imposer des lignes directrices. Nous avons proposé que le Canada se réserve 51 p. 100 du contrôle ou qu'il mette en place un système de surveillance pour faire en sorte que nous bénéficions de conditions équitables. Aux États-Unis, par exemple, je crois que le *Jones Act* n'autorise que 25 p. 100 d'investissements étrangers. Au cours des négociations sur l'ALÉNA, nous avons proposé des entreprises en coparticipation aux armateurs mexicains. Nous étions prêts à nous associer à eux, jusqu'à ce qu'ils nous répondent qu'ils ne modifieraient pas le principe selon lequel les entreprises mexicaines doivent appartenir à 51 p. 100 à des intérêts mexicains.

Nous devons nous protéger afin que les conditions ne nous soient pas défavorables. Je ne crois pas que notre industrie soit contre les entreprises en coparticipation, dans la mesure où nous nous battons à armes égales avec les autres entreprises.

[*Text*]

Mr. Angus: Should we then be treating all modes in the same way in terms of the amount of foreign ownership we allow in? Or is there a need for a different range, because of the unique circumstances of each mode?

Mr. Hall: That's a very good question. I don't know. There's been a lot of discussion in air. We've heard about all that recently. It seems our railways have been doing a pretty good job, on the other hand, of moving into the States and buying American railways. I think we would like that opportunity to go in ourselves, but we're prohibited, because of the Jones Act.

I don't know. I'd like to think about that. That's a good point.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Gentlemen, in your brief you talk about rationalizing and the restructuring of subsidies, and we've talked about the WGTA. I assume your position's the same as when you appeared before our committee previously. You simply would like to see these subsidies done away with, or at least your being put on an even basis with everyone else, so you can compete.

Mr. Hall: What we said a few years ago, when the discussions started to heat up on WGTA. . .we had long debates within our group, looked at various studies on the subject, and finally concluded that the way the system works now is our worst option. That was substantiated by a study done by the University of Manitoba a couple of years ago.

We're inclined to think the WGTA distorts the true costs of moving grain on the prairies. If it were taken away, we might get some more common sense about what it really does cost to go east versus west.

That doesn't necessarily guarantee that if the system is changed and all these anomalies are taken away, all that grain is suddenly going to move east. I'm not suggesting that one little bit. We all know the market has shifted. The Pacific Rim now has a bigger market for Canadian grain than it was a few years ago. Until something gets done with GATT, the chances are we won't get back into that European market. That's what we're counting on: that if GATT does come along, all these subsidies that are going on right now might suddenly start disappearing, or certainly be lowered. That might help us volume-wise.

That's the name of the game: to try to get the volume. If we can get rid of some of these distortions, then we'll really find out. We may find, for example, that suddenly it's cheaper for some of these producers to move straight south. That's a possibility.

Mr. Atkinson: And you're willing to accept that, that they may move down the Mississippi and use the barges.

Mr. Hall: Actually, I am not quite as worried about the Mississippi as I am worried about north-south rail movement. That could be a problem. Especially with the tie-ins everybody has these days, it could be. I heard yesterday the Mississippi has water problems already, and we're only at the beginning of a new season. So I don't think that's a problem. I think they have enough capacity there to handle what they need in the way of ore and coal for all the steel industry that's in the Appalachians,

[*Translation*]

M. Angus: Faut-il par conséquent que le pourcentage de participation étrangère soit le même dans tous les modes de transport? Ou, au contraire, faut-il prévoir un taux de participation différent tenant compte des caractéristiques propres à chaque mode de transport?

M. Hall: C'est une très bonne question, mais je ne sais quoi vous dire. On en a beaucoup parlé récemment. De leur côté, il semble que les chemins de fer s'en tirent très bien et qu'ils achètent des entreprises ferroviaires américaines. Nous aimerions bien faire pareil, mais c'est impossible, à cause du *Jones Act*.

Je ne sais quoi vous répondre. Je vais y réfléchir.

M. Atkinson (St. Catharines): Dans votre mémoire, il est question de rationalisation et de restructuration des subventions. Nous avons parlé également de la LTGO. Je suppose que vous n'avez pas changé de point de vue depuis la dernière fois que vous avez témoigné devant notre comité. Vous souhaitez tout simplement que ces subventions soient supprimées ou tout au moins qu'elles soient les mêmes pour tous, de manière à ce que vous puissiez concurrencer les autres transporteurs.

M. Hall: Il y a quelques années, lorsque le débat s'est enflammé au sujet de la LTGO. . . nous avons eu de longues discussions avec les membres de notre groupe, nous avons examiné diverses études sur le sujet et nous avons finalement conclu que l'option actuelle est la pire que nous puissions avoir. Cette conclusion a d'ailleurs été confirmée par une étude effectuée il y a quelques années par l'Université du Manitoba.

Nous estimons que la LTGO dissimule le coût véritable du transport du grain dans les Prairies. Si l'on supprimait cette loi, on aurait une meilleure idée de ce que coûte vraiment le transport vers l'est par comparaison au transport vers l'ouest.

La modification du système qui contribuerait à augmenter soudainement le transport du grain vers l'est n'entraînerait pas nécessairement la disparition de toutes ces anomalies. Ce n'est pas du tout ce que je veux dire. Nous savons tous que le marché s'est déplacé. Les pays de la région du Pacifique constituent de nos jours un plus grand marché qu'auparavant pour les céréales canadiennes. Tant que le GATT n'aura pris aucune décision, nous ne pourrons vraisemblablement pas revenir sur le marché européen. Nous espérons que les nouvelles règles imposées par le GATT entraîneront la disparition ou la diminution des subventions. Cela nous aiderait sur le plan du volume.

Voilà en fait ce qui nous intéresse: pouvoir exporter de plus grandes quantités. La situation serait beaucoup plus claire si l'on pouvait se débarrasser des dispositions qui faussent la réalité. Il pourrait s'avérer, par exemple, que certains producteurs aient intérêt à exporter directement leurs marchandises vers le sud.

M. Atkinson: Et vous êtes prêts à accepter que ces producteurs transportent leurs marchandises par bateau sur le Mississippi?

M. Hall: De fait, le transport fluvial sur le Mississippi m'inquiète moins que le transport ferroviaire nord-sud. Cela pourrait être un problème, surtout en raison des contraintes que nous avons tous de nos jours. J'ai appris hier que le Mississippi a déjà des problèmes de niveau d'eau, alors que nous ne sommes encore qu'au début de la saison. C'est pourquoi je ne crains pas la concurrence. Je pense que les transporteurs de cette région sont suffisamment occupés par le transport du

[*Texte*]

etc. With the big grain movements they have using that Mississippi barge system, I'm not sure if they have the capacity to provide a Canadian producer with steady service, such that they might use it whenever it suits them. If they have excess capacity, they'll say, all right, we'll take your grain.

• 1045

But I do think we should be aware there could be competition from north-south rail movement.

Mr. Atkinson: In our committee report when we were dealing with the subsidy, we didn't want to get into how it would be changed, because we didn't feel we had the expertise to look at how it was going to affect the western grain farmer. That's why the idea in our report was that if the subsidy is going to be continued, make it fair for all modes of transportation, and make sure the marine mode is treated in the same manner.

Mr. Hall: Yes, we appreciate that, and that's what we've been saying. It was a sort of transitional offset. I guess that is what your committee was talking about, what we were talking about: that there are distortions in the system, and until such time as those distortions disappear, we should be treated equally; there should be something in place that says, all right, the railways are getting two-thirds of their money from the government, one-third from the producer, roughly, and maybe that's the way it should be handled until such time... If the government goes ahead and changes the whole structure of the WGTA, it will take time for things to fall into place. There has been discussion that it could be four to five years before things are in place. During that four-to five-year period, we feel we should be treated the same as the railways. Then we'll find out where it all sits at the end of the day.

Mr. Atkinson: One of our recommendations was that the seaway tolls be frozen for that period when this transition is going to take place.

Mr. Hall: Right.

Mr. Atkinson: I would assume you would agree with that viewpoint. I don't think we went along completely with what I remember you told us, which was that you wanted to see the tolls eliminated altogether.

Mr. Hall: I think you'll see that in one of the documents attached, yes. We recommended they be abolished for five years. It's the same idea. We were tying it into the whole system.

One thing I might mention, since you're referring to that document, is we are a little concerned that as members are aware, the minister is supposed to reply by May 7, I think, to your report that came out last December, and we are hearing stories that maybe nothing will be done in the way of recommending any of your recommendations, other than those recommendations that don't cost any money, such as a bilateral study group or something. We think the time for studies is over.

[*Traduction*]

minerai et du charbon et des produits de l'acier provenant de la région des Appalaches, etc. Pour ce qui est du transport des céréales, je ne pense pas que les transporteurs du Mississippi soient en mesure d'offrir aux producteurs canadiens un service régulier disponible à tout moment. Ils pourraient plutôt offrir un service d'appoint, en cas de capacité excédentaire.

Mais je pense qu'il faudrait tenir compte de la concurrence des entreprises de transport ferroviaire nord-sud.

M. Atkinson: Lorsque nous nous sommes penchés sur la subvention, dans notre rapport, nous n'avons pas voulu nous intéresser à la façon de la modifier, parce qu'il nous semblait que nous n'avions pas les compétences nécessaires pour évaluer quelles seraient les répercussions sur les céréaliculteurs de l'Ouest. C'est pourquoi nous avons demandé, dans notre rapport, qu'en cas de maintien de la subvention, elle soit rendue équitable pour tous les modes de transport, afin que le transport maritime soit traité sur un pied d'égalité.

M. Hall: Oui, nous en avons conscience et c'est ce que nous avons dit. C'était une sorte de formule de transition. Je crois que le comité est d'accord avec nous pour dire que le système contient certaines anomalies et qu'en attendant que ces anomalies soient éliminées, nous devons bénéficier d'un traitement égal. Il faudrait peut-être appliquer au transport maritime la même formule qu'au transport ferroviaire, à savoir deux tiers de subvention et un tiers de recettes en provenance des producteurs, à peu près, jusqu'à ce que... Si le gouvernement décide d'apporter des modifications en profondeur à la LTGO, il faudra du temps, peut-être quatre ou cinq ans, avant que les nouvelles règles se mettent en place. Pendant cette période de quatre ou cinq ans, nous estimons que nous devrions bénéficier des mêmes conditions que les entreprises ferroviaires. Cela nous permettrait de savoir exactement à quoi nous en tenir.

M. Atkinson: Parmi nos recommandations, nous avons proposé que le tarif de péage de la voie maritime soit bloqué pendant cette période de transition.

M. Hall: C'est exact.

M. Atkinson: Je suppose que vous êtes d'accord avec cette proposition. Mais je ne crois pas que nous soyons allés aussi loin que vous, puisque vous aviez demandé l'élimination pure et simple du péage.

M. Hall: C'est ce qu'on peut lire en effet dans un des documents que nous vous présentons en annexe. Nous avions recommandé que les droits soient supprimés pendant cinq ans. Le principe est le même. Nous voulons modifier le système dans son ensemble.

Puisque nous faisons référence à ce document, j'aimerais rappeler que le ministre est censé répondre le 7 mai, je crois, au rapport que vous avez présenté en décembre dernier. Nous nous sommes laissés dire que le gouvernement ne retiendra que les recommandations qui n'entraînent pas de dépenses telles que la création de groupes d'étude bilatéraux. Or, nous estimons que ce n'est plus le moment de faire des études, mais de passer à l'action. On m'a déjà dit que notre industrie n'est pas assez mal

[*Text*]

It's about time we got going and got something done. Someone once told me, your industry isn't bleeding enough; when you bleed enough, then we'll pay some attention. I don't think there's any blood left. We need attention today.

The idea of ignoring what we thought were very good recommendations... Admittedly, they didn't go as far as what we wanted. We are asking for a little more than what you were suggesting. But some very good points are made in that brief. We think if this government is interested in the St. Lawrence Seaway system, if they believe it's necessary to the economy of Canada, then they had better send out some signals. They have not sent out any signals at all. There's no marine policy. There's no indication, despite nice words from everybody, they really believe it's needed. If they do come out on May 7 and suggest that because of the state of the treasury nothing is available and they just leave it there to hang out and dry, I'd be very disturbed.

Mr. Atkinson: We have to see what they say about the WGTA as well. To me, that is the major issue you're looking at, and the major issue the committee dealt with. . .and the terms of the subsidy, as you mentioned in your brief on the NTA. Until we see what they're doing with that, we can't see how you can be treated in an equal manner.

Mr. Hall: There are other suggestions you made that we also recommended; for example, deepening the seaway. That's an efficiency measure. I don't believe anything you suggested, and certainly nothing we suggested, was going to go into the shipowners' pockets. The whole idea was to improve the system. How do we make the system more efficient? We've been trying it. We're doing it internally, as you know, by rationalizing fleets, rationalizing companies. We have had cooperation from our unions on crew reductions. All these things are taking place.

But on the other side, our other major partner, our other major stakeholder, so far hasn't given us any indication that he's really and truly interested in doing anything.

• 1050

Deepening the seaway, carrying out a study to deepen it: surely that doesn't cost a heck of a lot of money. And if you deepened the seaway by a foot, as we said in our own document, that would afford roughly an 80¢ a tonne saving to the farmer.

Mr. Atkinson: But the government has put $175 million into the Welland Canal over the last five years. Certainly that is a commitment by the government, and it is one they should look at too, because that's an investment they've made in infrastructure and they should want to make sure it's maintained.

Mr. Hall: If they had not done it, sir, the seaway would have died seven years ago, when that accident occurred. It would have been a dead issue. We wouldn't be here today.

Mr. Atkinson: There has been a commitment.

[*Translation*]

en point pour que le gouvernement s'en préoccupe, et pourtant, je crois que nous sommes vraiment malades et que nous avons besoin d'attention immédiatement.

Je regrette que vos recommandations soient laissées pour compte... Elles étaient excellentes, même si, à notre avis, elles n'allaient pas assez loin. Nous en réclamions un peu plus que vous. Le mémoire présente des point très pertinents. Si le gouvernement croit dans la voie maritime du Saint-Laurent, s'il pense qu'elle est nécessaire à l'économie canadienne, il doit absolument faire quelque chose. Jusqu'à présent, il ne nous a donné aucun espoir. Il n'y a pas de politique maritime. Malgré les bonnes paroles de tous et chacun, il semble que personne ne pense qu'une telle politique serait utile. Il serait vraiment regrettable que le gouvernement annonce, le 7 mai, que l'état du Trésor public ne lui permet d'appliquer aucune recommandation de changement.

M. Atkinson: Il faudra voir aussi ce que le gouvernement décide au sujet de la LTGO. C'est, à mon avis, le point principal qui vous préoccupe et sur lequel s'est penché le comité... Sans oublier les conditions des subventions comme vous l'avez mentionné dans votre mémoire sur la LTN. Tant qu'on ne saura pas ce que le gouvernement propose à ce sujet, nous ne pourrons pas proposer des moyens de vous garantir un traitement égal.

M. Hall: Nous reprenons également certaines suggestions que vous aviez formulées; par exemple, l'augmentation de la profondeur de la voie maritime. C'est une question d'efficacité. Je ne pense pas que les recommandations que nous avons proposées, pas plus que les vôtres, contribueraient à enrichir les armateurs. Le but était tout simplement d'améliorer le réseau fluvial. Comment le rendre plus rentable? Nous nous sommes attelés nous-mêmes à cette tâche en essayant, comme vous le savez, de rationaliser les flottes et les entreprises. Les syndicats ont collaboré avec nous pour réduire les effectifs. Nous avons mis en place toutes sortes de mesures.

En revanche, notre principal partenaire, le principal intéressé, n'a pour le moment manifesté aucune volonté de faire quelque chose.

L'approfondissement de la voie maritime, la réalisation d'une étude sur l'approfondissement ne serait pas si onéreux. Or, comme nous l'avons dit dans notre document, le fait d'augmenter d'un pied la profondeur de la voie maritime permettrait de faire économiser environ 80c. par tonne aux agriculteurs.

M. Atkinson: Et pourtant, le gouvernement a consacré 175 millions de dollars au Canal Welland, depuis cinq ans. C'est un investissement que le gouvernement a fait dans cette infrastructure. Il faudrait qu'il continue à l'entretenir.

M. Hall: Le gouvernement n'avait pas le choix, s'il voulait éviter la fermeture de la voie maritime, il y a sept ans, au moment de l'accident. Sans cette intervention, c'en aurait été fini de la voie maritime et nous n'aurions pas été ici aujourd'hui.

M. Atkinson: Le gouvernement s'est donc impliqué.

[*Texte*]

Mr. Hall: There was a commitment. . . I don't think they had any choice. It's an international waterway. We have partners in this system. The Americans are partners. The Welland Canal happens to be in Canadian waters. I think Canada had an obligation to repair it and get it back into shape.

Mr. Atkinson: One thing about the deepening of the seaway is that I've heard there's over-capacity now in the ships. Why add to that by deepening the seaway?

Mr. Hall: What I was suggesting earlier. . .I think there will be a further rationalization of the fleet, which may be necessary, and it will make whatever is left more efficient. If we can carry an extra 1,500 tonnes of cargo and therefore afford a lower rate to the shipper, we hope we're going to get more volume.

All these suggestions, both your suggestions and our suggestions, are designed, I think, to get more trade into the seaway system; more for our ports, more for the ships, more for the grain elevators. That's what the name of the game is.

If we can be more efficient by deepening the seaway and even allowing ocean ships. . . It doesn't apply to us alone. Ocean ships normally can go much deeper than that. But if it allows them to come in and bring in export steel, import steel, whatever it might be, I think the whole country benefits. That's all we're trying to do.

If you get rid of tolls, or freeze them for five years, or abolish them for five years, and freeze pilotage and all these sorts of things, I'm inclined to feel we'd see more trade coming up the seaway and we wouldn't have to worry about what Mr. Manley was suggesting, and others were suggesting, that the seaway is dying.

Mr. Atkinson: Mr. Richardson had a supplementary to one of my questions.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Can you just give me a quick summary of what you feel the effect of the recommendation Mr. Atkinson made regarding suspension of tolls would be?

Mr. Hall: The cost, for example, to take iron ore from the Quebec-Labrador region up through the whole Great Lakes system is about $1.50 a tonne. Grain is about $1 a tonne. The industry, the system, has lost cargo for as little as 25¢ a tonne. It has gone down the Mississippi or gone on some other route. When you're dealing in volumes in the millions, nickels and dimes mean a lot of money at the end of the day. That's the sort of thing we're looking at.

This was going to be a big volume. This was western coal from the Powder River Basin going to Spain. It could have been big, big volume. When you start getting down to 25¢ a tonne and you lose it, that gives you an indication of the effect tolls might have on new business.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, Mr. Hall, for your brief.

I wanted to follow up on what my colleague, Mr. Atkinson, has touched on. You've answered concerning the price sensitivity, the movement of grain, be it east to west, etc. I think the question was asked of you in the beginning, but I didn't get a clear understanding from you.

[*Traduction*]

M. Hall: C'est exact, mais il n'avait pas le choix. Après tout, il s'agit d'une voie maritime internationale que nous partageons avec nos partenaires américains. Il se trouve que le Canal Welland est en terre canadienne, mais je crois que le Canada était tenu de le réparer et de le remettre en état.

M. Atkinson: Pensez-vous que ce serait une bonne idée d'augmenter la profondeur de la voie maritime, puisqu'il y a actuellement surcapacité chez les armateurs?

M. Hall: Comme je l'ai dit plus tôt. . . Je pense que les armateurs procéderont à une rationalisation supplémentaire de la flotte, afin de la rendre plus efficiente. Le fait d'augmenter la capacité de 1 500 tonnes nous permettrait de réduire les tarifs et, par conséquent, d'augmenter les volumes.

Toutes les suggestions, les vôtres comme les nôtres, visent à augmenter les activités de la voie maritime, celles des ports, celles des navires, ainsi que celles des silos à céréales C'est ce que nous voulons.

Une voie maritime plus profonde sera plus efficiente et pourra même accueillir les navires océaniques. . . Nous ne serons pas les seuls à bénéficier de l'approfondissement. Normalement, les navires océaniques ont un tirant d'eau beaucoup plus grand, mais s'ils peuvent venir jusque-là pour livrer ou embarquer de l'acier ou d'autres produits, je pense que c'est tout le pays qui en profitera. Voilà ce que nous souhaitons.

Je suis convaincu que le fait de supprimer ou de bloquer les tarifs de péage pendant cinq ans et de bloquer les droits de pilotage, etc., permettra d'accroître le trafic dans la voie maritime. Ainsi, le maintien de la voie maritime ne posera plus problème, comme le craignent M. Manley et certaines autres personnes.

M. Atkinson: M. Richardson aimerait poser une question complémentaire à une de mes questions.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Pouvez-vous nous résumer rapidement quelles seraient les conséquences de la suspension des tarifs de péage, telle que recommandée par M. Atkinson?

M. Hall: Par exemple, le coût de transport du minerai de fer de la région du Québec et du Labrador par les Grands Lacs est d'environ 1,50$ la tonne. Pour le grain, le tarif est d'un dollar la tonne. La voie maritime a perdu des contrats de transport de marchandises qu'elle avait accepté de transporter à un tarif aussi bas que 25c. la tonne. Ces marchandises ont été transportées par le Mississippi ou par d'autres itinéraires. Lorsqu'on transporte des millions de tonnes de marchandises, une différence de cinq ou dix cents est énorme au bout du compte. Voilà le genre d'éléments que nous prenons en considération.

Il s'agissait d'un volume très important. C'était du charbon de l'Ouest qui devait être transporté en Espagne par le bassin de la rivière Powder. Les volumes auraient pu être énormes. Quand on voit qu'on peut perdre un marché même après avoir baissé ses tarifs à 25c. la tonne, on comprend mieux l'incidence que les droits de péage peuvent avoir sur une nouvelle entreprise.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Monsieur Hall, merci pour votre mémoire.

J'aimerais poursuivre dans le même sens que mon collègue M. Atkinson. Vous avez répondu à ses questions concernant la sensibilité des prix, le mouvement des céréales vers l'est ou vers l'ouest, etc. J'aimerais vous poser une question qui, je crois, vous a déjà été posée au début, mais dont je n'ai pas bien compris la réponse.

[*Text*]

The shippers can speak of trying to lower the price and by doing that being a little more flexible on the cost side of things in order to achieve that. But there remains a reality that says—for example, the subcommittee I had the privilege to serve on—that by 1995-96, 70% of grain movements, for example, are going west, 30% of grain movements are going east. That isn't just because of cost. It's also because of where the market is and what the market demands. There are market forces at work here on top of the considerations of price and the costs to you as a shipper to ship that grain.

• 1055

At what point do the shipowners come to the realization that since the markets are that way instead of this way. . .are costs going to make that much of a difference? To be more specific with my question, how much are costs going to have to be reduced in order to see—and is that the only way we can see—a shift in the direction the grain is moving in today?

Mr. Hall: There is no question, cost is a factor. I'm not saying it's the only factor. The business of 70% versus 30% is a distortion as well. Certainly there is a big market in the Pacific Rim. I don't deny that one little bit. The reason it's there is that we lost the European market and some of the other markets we had in the Mediterranean because of the European Economic Community and what they were doing: subsidizing the heck out of grain. In fact, I think a lot of pressure is building up gradually in France right now. They're producing two or three crops. The volume of production. . .it's astounding what's happened there in the last five or ten years. It's all because of over-fertilization, and now the environmentalists are getting very worried that the rivers and streams are all getting polluted by all this excess fertilization and the chemicals that have been poured on the ground to double capacity.

I don't see it staying that way forever. I think there will always be a big market out west. There's no question about that. If we can reduce our costs to a certain extent. . .and what level that might be I don't know, because there are all these other artificial things in there, such as the U.S. subsidies, the European subsidies. If they're gone, and if Russia, for example, can get its act together on its currency problems and its credit problems, we might see more.

One of the reasons it's 70% versus 30% is that last year, for example, the trade to Russia was halted because they weren't paying their bills. And there was a fair amount of volume. There are 500,000 tonnes left on that old contract, and I think there was another contract for 5 million tonnes over five years. We haven't even addressed that one yet. The majority of that goes east. They're our biggest eastern customer.

But I certainly wouldn't suggest you're going to see it swing back to where it used to be, 70% going east and 30% going west. I don't think that will happen again. That's why I mentioned that the fleet has to down-size accordingly.

If we want to get those swing markets. . . If you talk to officials on the Wheat Board, for example, there are some swing markets, say India, the Middle East, where it really depends what the ocean rate is whether it's worth while to ship from

[*Translation*]

Les expéditeurs auront beau, comme vous le mentionnez, baisser leurs prix et adopter une plus grande souplesse pour y parvenir, il n'en reste pas moins que, d'ici 1995, 1996, le transport du grain s'effectuera à 70 p. 100 à destination de l'ouest et à 30 p. 100 vers l'est. C'est ce qu'a pu vérifier le sous-comité auquel j'ai le privilège de siéger. Le coût n'est donc pas le seul facteur. Il faut également tenir compte du marché et de la demande. Il faut tenir compte des forces du marché, en plus du prix et des coûts que les expéditeurs doivent assumer pour le transport des céréales.

A quel moment les armateurs parviennent-ils à la conclusion que les coûts vont provoquer une telle différence, compte tenu des marchés? Ou, si vous voulez, de combien faudra-t-il réduire les coûts pour provoquer un changement dans le transport du grain tel qu'il se présente aujourd'hui et est-ce le seul moyen d'apporter ce changement?

M. Hall: Il n'y a aucun doute que le coût est un facteur. Cependant, je ne dis pas que c'est le seul. Les proportions de 70 et 30 p. 100 sont également une distorsion. Il est certain que les pays de la région du Pacifique représentent un énorme marché. Je ne le nie pas. La raison, c'est que nous avons perdu le marché européen, ainsi que certains autres marchés de la région méditerranéenne, parce que la Communauté économique européenne subventionne ses céréaliculteurs. En fait, les pressions se font de plus en plus grandes en France actuellement. Les agriculteurs produisent deux ou trois récoltes par an. Depuis une dizaine d'années, les problèmes se multiplient à cause de la surutilisation des engrais et les écologistes craignent que les cours d'eau soient pollués par cette utilisation excessive des engrais et des produits chimiques avec lesquels les agriculteurs ont été trop généreux.

Cette situation ne peut durer. Je pense qu'il y aura toujours un grand marché à l'Ouest. Il n'y a pas de doute là-dessus. Il faudrait réduire nos coûts. . . je ne sais pas de combien, puisqu'il y a toutes sortes d'autres éléments tels que les subventions américaines et européennes qui viennent compliquer la situation. Une fois qu'on aura réglé tous ces problèmes et lorsque la Russie aura réussi à régulariser ses problèmes de monnaie et de crédit, d'autres marchés s'ouvriront à nous.

Les proportions de 70 et 30 p. 100 s'expliquent par le fait que l'année dernière, par exemple, nous avons stoppé les exportations vers la Russie, puisque les Russes ne payaient pas. Le volume était assez important. Il restait 500 000 tonnes de l'ancien contrat et nous avions signé un autre contrat de 5 millions de tonnes étalées sur cinq ans. Nous n'avons même pas encore réglé la question de ce contrat. La majorité de ces céréales sont expédiées vers l'est. C'est notre plus grand client de l'Est.

Mais je ne pense vraiment pas qu'un retour aux proportions antérieures de 70 p. 100 vers l'est et 30 p. 100 vers l'ouest soit possible. Je ne pense pas que l'on puisse revenir à cette situation. C'est pourquoi j'ai précisé qu'il faut réduire la flotte en conséquence.

Si nous voulons décrocher ces marchés indécis. . . Les représentants de la Commission canadienne du blé vous diront par exemple qu'il y a des marchés potentiels en Inde et au Moyen-Orient. Tout dépend du tarif du transport océanique et

[*Texte*]

Vancouver or ship via the St. Lawrence. So ocean rates are a factor in this. At the end of the day, it's the delivered cost the buyer looks at, not just the cost of getting it from Saskatchewan to Thunder Bay or Saskatchewan to Vancouver. He wants to know what his landed cost is. So that can vary—

Mr. Keyes: As a point of clarification, do you have any say on the ocean rate?

Mr. Hall: No.

Mr. Keyes: None?

Mr. Hall: No.

Mr. Keyes: So you're strictly inland.

Mr. Hall: Yes. We take it to the St. Lawrence River, mainly to Quebec, Baie Comeau, Port Cartier, where it's transferred onto ocean ships.

So it depends on the ocean operator. An awful lot of people... Let's say they take a cargo out to the Pacific somewhere and they want to get back into the Atlantic, because the Atlantic is a more active market. They might give pretty low rates, just to get back into position. That makes it very difficult for the St. Lawrence system to compete. The Wheat Board's mandate is to provide the best return it can to the farmer.

Mr. Keyes: Have you discussed with the ocean operators what their percentage is right now, east shipment versus west?

Mr. Hall: I don't know if it's relevant.

Mr. Sirois: We can tell you what rates are at any given time by phoning a number of agencies that will spot you rates over the telephone.

Mr. Keyes: Not so much rates as tonnage.

Mr. Sirois: The way it works is you will time-charter a ship. You will charter it at a U.S. dollar value per day. Rates are increasing significantly over what they were this time last year. Last fall, for example, we were getting time-charter rates for a Panamax-size vessel, which would carry, let's say, 65,000 tonnes, at U.S. $7,000 a day. Those rates now are $15,000 a day. So when you talk about east versus west, it's not so much a case of lowering the cost to go east. It's not so much a question of cost-lowering as it is a question of cost-reflection.

Mr. Keyes: One other question. The shipowners support the user-pay concept. We've learned from your remarks earlier you're paying something to the tune of $23 million in costs. It doesn't appear to get you much say with Transport Canada, if you read over the entire brief and get the message.

• 1100

Can you give this committee some detail, some specifics, on what systems or procedures would constitute real user-say? We could kick it off with pilotage, for example.

Mr. Hall: First of all, we have discussed the idea of abolishing or freezing tolls. Government policy is no, all these crown agencies have to be self-sufficient. That is part of our problem.

[*Traduction*]

de la rentabilité du transport par Vancouver ou par le Saint-Laurent. Par conséquent, le tarif de transport océanique est un facteur. En fin de compte, ce qui intéresse l'acheteur, c'est le prix de la marchandise livrée et pas uniquement le coût du transport de la Saskatchewan jusqu'à Thunder Bay ou Vancouver. Il veut savoir quel est le coût de la marchandise livrée. Cela peut varier...

M. Keyes: À titre de précision, pouvez-vous nous dire si vous avez votre mot à dire dans l'établissement du tarif océanique?

M. Hall: Non.

M. Keyes: Absolument pas?

M. Hall: Absolument pas.

M. Keyes: Par conséquent, vous vous occupez uniquement du tarif du transport par les eaux intérieures.

M. Hall: C'est exact. Nous transportons la marchandise sur le Saint-laurent, surtout jusqu'à Québec, Baie-Comeau ou Port-Cartier, après quoi elle est transbordée dans des navires océaniques.

Par conséquent, le prix dépend de l'exploitant des navires océaniques. Il y en a beaucoup... Prenons le cas de ceux qui veulent transporter la marchandise du Pacifique vers l'Atlantique, où le marché est plus actif. Ils offrent des tarifs assez bas pour être concurrentiels. Il est très difficile pour la voie maritime du Saint-Laurent de faire concurrence à ces transporteurs. La Commission canadienne du blé a pour mandat d'offrir le meilleur prix à l'agriculteur.

M. Keyes: Avez-vous demandé aux exploitants de navires océaniques quel est le pourcentage de marchandises qu'ils transportent actuellement vers l'est plutôt que vers l'ouest?

M. Hall: Je ne sais pas si on peut comparer.

M. Sirois: Pour connaître les tarifs, il suffit de téléphoner à un certain nombre d'agences qui vous les donneront directement au téléphone.

M. Keyes: Les tarifs m'intéressent moins que le tonnage.

M. Sirois: Le transporteur affrète un navire pour une certaine période de temps. Le tarif est fixé à tant de dollars américains par jour. Les tarifs subissent un hausse notable par rapport à l'année dernière. L'automne dernier, par exemple, les taux d'affrètement d'un navire de taille Panamax pouvant transporter 65 000 tonnes étaient de 7 000$ US, par jour. Actuellement, ce tarif est de 15 000$. Par conséquent, si l'on veut établir un certain équilibre entre l'est et l'ouest, il ne suffit pas de réduire les coûts des marchandises transportées vers l'est. C'est moins une question d'abaissement des coûts qu'une question de répercussion des coûts.

M. Keyes: Une autre question. Les armateurs sont en faveur du paiement par l'usager. Vous nous avez indiqué tout à l'heure que vos coûts sont de l'ordre de 23 millions de dollars. Malgré cela, vous ne semblez pas avoir votre mot à dire à Transports Canada, si l'on en juge par ce que vous rapportez dans votre mémoire.

Pouvez-vous nous donner quelques précisions sur ce que serait un véritable système assurant la participation de l'usager? On pourrait commencer à l'appliquer au pilotage, par exemple.

M. Hall: Pour commencer, nous avons envisagé d'abolir ou de bloquer les tarifs de péage. Mais la politique du gouvernement est de rendre autosuffisantes les sociétés d'État. Voilà en partie ce qui est à l'origine de notre problème.

[*Text*]

Pilotage is a good example, because in 1990 there were some negotiations. The Laurentian Pilotage Authority, which was charged with operating pilotage on the St. Lawrence River, negotiated with the two corporations. There is the Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent and the Corporation des pilotes Saint-Laurent central, which is Montreal to Quebec City, and the other one is Quebec City to Les Escoumins, where you drop the pilot. They negotiated with these fellows and through an awful lot of pressure managed to get themselves 30% over three years; which is unheard of. I just couldn't believe it when it happened. In the meantime, because of declining traffic patterns and the recession that was going on, the volume of traffic in the St. Lawrence declined. So it ended up that the authority in 1991 had a loss of some $5 million.

They applied for a 7% increase in tariffs. At the time I think the CPI was running at maybe 4%. We objected before the NTA. A year later they finally came out with the hearings and we lost. We appealed it, because we didn't think they covered the ground. We lost again. So they got a 7.1% increase. That was in January 1992.

They then applied again in July 1992 for 3% immediately and 7% effective January 1, 1993. The CPI at this point was just under 2%. We again have objected. We haven't heard yet.

We have said, look, we're prepared to settle with you and give you CPI, give 2%, if that is what CPI is. We are even prepared to settle with you for three or four years at CPI levels. But so long as you keep going with these inflationary rates, we are going to have to appeal; and all that does is affect your cashflow, because when the NTA gives a decision, it is not retroactive, it is effective the day they give their decision; and it has been taking about a year for them to review all these things.

They cannot accept that. Why? Because they are charged to be self-sufficient. So they have been looking, at one stage of the game, for 10% per annum for five years, figuring they would get rid of their deficit in five years.

Why should we pay for inflationary settlements with their own employees, with their own people they are dealing with? It is a combination of lower traffic and high, high costs, and there is not much we can do.

What we did last year, to draw attention. . .because we had asked for some reform. There were four basic areas. First, we wanted the opportunity to have our masters and our own officers get pilotage certificates. The way the examination system was rigged, it made it very awkward and very difficult. I think we have had five in the past five years; and we have 100-odd ships out there.

[*Translation*]

Le pilotage est un bon exemple, puisqu'il y a eu des négociations en 1990. L'administration du pilotage des Laurentides qui était chargée des opérations de pilotage sur le Saint-Laurent a négocié avec deux sociétés, la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent et la Corporation des pilotes Saint-Laurent central qui assure le transport de Montréal à Québec, tandis que la première se charge du transport de Québec aux Escoumins où le pilote quitte le navire. L'administration a négocié avec ces sociétés et, après avoir exercé des pressions, a réussi à obtenir 30 p. 100 sur trois ans, ce qui est un précédent. Quand je l'ai appris, je n'en croyais pas mes oreilles. Depuis, à cause de la récession et de la diminution des mouvements, la circulation sur le Saint-Laurent a chuté. C'est pourquoi l'administration a essuyé une perte de l'ordre de 5 millions de dollars en 1991.

Elle a demandé une augmentation de 7 p. 100 des tarifs. À l'époque, je crois que l'IPC était de 4 p. 100. Nous avons contesté cette augmentation auprès de l'Office national des transports. Au bout d'un an, quand les audiences ont finalement eu lieu, nous avons perdu notre cause. Nous avons fait appel étant donné que nous étions convaincus que l'office n'avait pas tenu compte de tous les éléments. Nous avons perdu une deuxième fois. Par conséquent, l'administration a obtenu une augmentation de 7,1 p. 100. C'était en janvier 1992.

Par la suite, l'administration a fait une demande d'augmentation de 3 p. 100 applicable immédiatement et de 7 p. 100 à compter du 1er janvier 1993. À ce moment, l'IPC était légèrement inférieur à 2 p. 100. De nouveau, nous nous sommes objectés. Nous n'avons pas encore obtenu de réponse.

Nous leur avons dit que nous étions prêts à transiger avec eux et à leur accorder une augmentation de 2 p. 100 équivalant à l'indice des prix à la consommation. Nous sommes même prêts à leur accorder un rajustement annuel par rapport à l'IPC pendant trois ou quatre ans. En revanche, nous serons contraints de faire appel tant que l'administration appliquera des tarifs inflationnistes qui ont une incidence uniquement sur leurs liquidités, puisque les décisions de l'ONT ne sont pas rétroactives et ne s'appliquent qu'au moment où la décision est rendue. Or, il a fallu environ une année à l'office pour examiner le dossier.

L'administration ne peut accepter de telles conditions, étant donné qu'elle est tenue à l'autosuffisance. C'est pourquoi elle envisage d'augmenter ses tarifs de 10 p. 100 par an pendant cinq ans, dans l'espoir de liquider son déficit.

Pourquoi devrions-nous faire les frais des conditions inflationnistes qu'ils ont négociées avec leurs employés ainsi qu'avec leurs sous-traitants? C'est la combinaison de la diminution du trafic et des coûts extrêmement élevés. On n'y peut pas grand-chose.

L'an dernier, nous avons décidé d'attirer l'attention sur les réformes que nous avions demandées. Il y avait quatre volets principaux. Premièrement, nous voulions que nos capitaines et nos officiers puissent obtenir un certificat de pilotage. L'examen était conçu de telle manière que c'est extrêmement difficile pour eux. Je crois que nous en avons obtenu cinq en cinq ans, alors que nous avons une centaine de navires dans cette région.

[*Texte*]

So we asked for some changes there, and we weren't getting anywhere. The excuses were, well, this is not the time; we are negotiating. Or there has been a change of ministers, or a change of the administrator of the LPA, or something. Nothing was ever done.

The second point was double pilotage, which seems to be something determined by the pilots themselves, as opposed to the weather. If they feel navigation at night isn't safe, then they stop; or they want two. In the fall and the early spring, they want two pilots. I am not quite sure what two do. I think it is a hangover from the old days when we had small, slow ships. These are not small, slow ships any more. That wasn't being addressed.

Third, there was the question of tariff, to try to address that. There had to be some common sense to this thing.

Last was the business, as I mentioned earlier in the discussion, that the pilots operate under private corporations and therefore are beyond the labour code, and there is nothing you can do. . .if they decide to have a study session or withdraw services, the only way you can get them back is by act of Parliament. When you are in a monopolistic situation like that and take advantage of it, I think somebody has to do something.

• 1105

So we did. We announced last spring that we weren't going to pay our bills, and we kept that up for six months. We set up a trust account, put the money in a trust account and that got attention. We did end up with a memorandum of understanding on September 30, and there has been progress made on the examination, the syllabus for examination and the conduct for examination. We are now allowed to have an observer. It is now being recorded to ensure that there is no harassment.

The double pilotage question was given to an outside expert to address. His report is in, and we are waiting to get a copy of it. Another outside expert, Mr. Marc Lapointe, the former chairman of the Canada Labour Relations Board, was appointed to come up with wording that would ensure that there would not be any disruption of service. In other words, it becomes an essential service. That seems to be the only kind of action you can take to get some attention. Certainly that is not something you want to do every day.

Seaway tolls. That's government policy. I will say that the current administration of the Seaway Authority have been very imaginative in trying to see what they can do to help the situation, to get more volume, and looking at incentive tolls to see how it might work. But that doesn't stop the bleeding.

They had another horrendous loss again last year. This year they may be in a situation where their reserves are completely used up and there is going to have to be an appropriation.

The Chairman: Mr. Atkinson, do you have anything further that you would like to question?

Mr. Atkinson: No. I think it was touched on the user fees.

[*Traduction*]

Par conséquent, nous avons demandé des changements, sans grand succès. On nous répond toujours que ce n'est pas le moment parce qu'ils sont en négociation, parce qu'il y eu changement de ministre ou d'administrateur de l'APL, etc. . . Nous n'avons rien obtenu.

Le deuxième point, c'est le double pilotage qui semble être laissé à la discrétion des pilotes eux-mêmes et non pas décidé en fonction des conditions météorologiques. Si les pilotes décident que la navigation de nuit n'est pas sûre, ils arrêtent le navire et demande un deuxième pilote. Au printemps et en automne, ils exigent la présence de deux pilotes sur le navire. Je ne sais pas vraiment à quoi cela sert. Je pense qu'il s'agit d'une habitude héritée des anciens temps, lorsque les navires étaient petits et lents. Ce n'est plus le cas de nos jours. Ce problème n'a pas été examiné.

Troisièmement, il y a la question du tarif. Un peu de bon sens serait utile dans ce domaine.

Enfin, les pilotes sont groupés en sociétés, comme je l'ai indiqué plus tôt, ce qui les met à l'abri du code du travail. On n'y peut rien. . . S'ils décident de décréter une journée d'étude ou de suspendre leurs services, le seul moyen de les faire retourner au travail, c'est de faire voter une loi au Parlement. Lorsqu'une telle situation de monopole conduit à des abus, je crois que quelqu'un doit intervenir.

C'est ce que nous avons fait. Nous avons annoncé, au printemps dernier, que nous allions suspendre nos paiements, et nous avons appliqué cette mesure pendant six mois. Nous avons créé un compte de fiducie pour placer l'argent des paiements. Cela nous a permis d'attirer l'attention de nos interlocuteurs. Le 30 septembre, nous avons conclu un protocole d'accord et des progrès ont été accomplis au sujet de l'examen, du programme et du déroulement des épreuves. Nous n'avons pas le droit d'avoir un observateur. Les séances sont enregistrées pour éviter le harcèlement.

La question du double pilotage a été soumise à un expert de l'extérieur. Il a remis son rapport et nous attendons d'en recevoir un exemplaire. Un autre expert de l'extérieur, Marc Lapointe, ex-président de la Commission canadienne des relations de travail, a été chargé de libeller le texte de manière à éviter les interruptions de service. Autrement dit, le pilotage devient un service essentiel. Il semble que ce soit le seul moyen de se faire entendre. Mais ce n'est pas le genre d'intervention qu'on peut faire chaque jour.

Quant aux tarifs océaniques, ils sont régis par le gouvernement. Je dois dire que l'administration actuelle de la voie maritime a fait preuve de beaucoup d'imagination pour essayer de remédier à la situation, d'obtenir plus de volume et d'envisager des tarifs plus attrayants. Mais, toutes ces mesures ont été incapables d'arrêter l'hémorragie.

L'an dernier, les pertes ont encore été catastrophiques. Cette année, la situation est telle que les réserves risquent d'être complètement épuisées et qu'il faudra envisager une aide de l'État.

Le président: Monsieur Atkinson, avez-vous d'autres questions à poser?

M. Atkinson: Non. Les témoins ont donné les informations que je voulais obtenir relativement aux droits d'utilisation.

[*Text*]

Mr. Manley: Rather than engaging in further dialogue, I would like to receive from you, Mr. Hall, a breakdown of the fees and charges, either regulated fees or government charges, which are paid by your members on an annual basis. I would like a comparison of what has happened with those fees and charges to what has happened to the operating costs of your members, say, since 1989, which would take us through the recessionary period.

I suspect, based on the example you have just given with pilotage fees, we will find that government charges and regulated fees have gone up while operating costs have probably been driven down. I would like to be able to make that comparison, if you can give us the data.

Mr. Hall: All right. Yes, sir.

The Chairman: Gentlemen, the committee expresses its appreciation for your appearance before us today and your comments. Your brief, of course, will be duly taken into consideration.

Mr. Hall: Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

• 1110

The Chairman: Before we get on to our next witnesses, I've been asked to bring to the attention of the members as well as of the public that the broadcast of this committee's proceedings will be shown on the Parliamentary Channel, Sunday, April 25, starting at 12 p.m. eastern daylight time.

Our next witnesses are from the Canadian Railway Labour Association. As well as Mr. Abbot, who is the executive secretary, we have a number of officials from the association. Mr. Abbot, I would ask you to introduce your delegation.

Mr. E.G. Abbot (Executive Secretary, Canadian Railway Labour Association): Mr. Ron Bennett is the Canadian Legislative Director of the United Transportation Union Canada. Mr. John Platt of the International Brotherhood of Electrical Workers looks after the signal division, and Mr. J. Hurtubise of the IBEW looks after the shop employees. Mr. Gilles Hallé is Vice-President of the International Brotherhood of Locomotive Engineers. Mr. Theo Stol is the National Vice-President of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. Mr. Jack Boyce is the National President of the Transportation and Communications Union.

The Chairman: Thank you, Mr. Abbot. Do you have a brief that you intend to present?

Mr. Abbot: Yes. I have a statement which will take 10 minutes to read into the record.

The Chairman: I invite you to begin.

Mr. Abbot: Mr. Chairman, members of the committee, at the outset it is important to state that the Canadian Railway Labour Association and the submission to the Standing Committee on Transportation in October 1985 completely opposed the Minister of Transport's deregulation of transportation as outlined in his position paper, *Freedom to Move—A Framework for Transportation Reform.*

[*Translation*]

M. Manley: Monsieur Hall, plutôt que de vous poser des questions, serait-il possible d'obtenir un tableau des tarifs et droits, tarifs réglementés ou droits gouvernementaux, payés par vos membres chaque année? J'aimerais comparer l'évolution de ces droits et ces frais par rapport aux coûts d'exploitation de vos membres, disons, depuis 1989, c'est-à-dire pendant la récession.

D'après l'exemple que vous nous avez donné au sujet des droits de pilotage, j'ai l'impression que les droits gouvernementaux et les tarifs réglementés ont augmenté alors que les coûts d'exploitation ont diminué. J'aimerais avoir les données nécessaires pour faire cette comparaison.

M. Hall: Certainement.

Le président: Messieurs, le comité vous remercie pour votre témoignage et vos commentaires. Bien entendu, nous analyserons votre mémoire.

M. Hall: Merci beaucoup, monsieur le président, merci messieurs.

Le président: Avant d'entendre nos prochains témoins, on m'a demandé d'attirer l'attention des députés et du public sur le fait que les délibérations du comité seront rediffusées au canal parlementaire le dimanche 25 avril à compter de midi, heure normale de l'Est.

Nos prochains témoins représentent l'Association des syndicats de cheminots du Canada. M. Abbot, le secrétaire général, est accompagné de collègues, membres de l'Association. Je vais vous demander de nous les présenter, monsieur Abbot.

M. E.G. Abbot (secrétaire général, Association des syndicats de cheminots du Canada): M. Ron Bennett, directeur national de la législation des Travailleurs unis des transports; M. John Platt, de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, s'occupe de la signalisation et M. J. Hurtubise de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité s'occupe des ateliers d'entretien. M. Gilles Hallé est vice-président de la Fraternité internationale des ingénieurs de locomotives. M. Theo Stol est vice-président national de la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. M. Jack Boyce est le président national de la Fraternité des commis de chemins de fer, de lignes aériennes et de navigation, manutentionnaires de fret, employés de messageries et de gares.

Le président: Merci, monsieur Abbot. Vous avez un mémoire à présenter?

M. Abbot: Oui. Une déclaration dont la lecture prendra dix minutes.

Le président: Veuillez commencer.

M. Abbot: Monsieur le président, membres du comité, il importe de préciser dès le départ que dans un mémoire qu'elle a présenté au Comité permanent des transports en octobre 1985, l'Association des syndicats de cheminots du Canada s'opposait vigoureusement à la politique de déréglementation proposée par le ministre des Transports dans son énoncé de position intitulé *Allez sans entraves—Un guide pour la réforme des transports.*

[*Texte*]

To put it as succinctly as possible, the Canadian Railway Labour Association was in complete opposition to the philosophy proposed by the Minister of Transport's new transportation policy.

In sum, we believe that the history and the evolution of transportation in Canada were shaped to accommodate the geographic, economic and political objectives of Canada as a sovereign entity, and that Canadian transportation is not suited to the competitive winner take all market-driven philosophy of the government and of the Minister of Transport at that time.

However, the new philosophy was introduced in the form of the National Transportation Act 1987.

The Canadian Railway Labour Association still completely opposes the philosophical base of the act. We have not yet observed or experienced the wonderful New Jerusalem in Canada promised by the then Minister of Transport, the Hon. Don Mazankowski.

Mr. Chairman, I will now direct my remarks to recommendation 39 of the NTA review report. It deals with CN Rail. That recommendation is as follows:

That the Government of Canada initiate measures necessary to privatize Canadian National Railways.

• 1115

The Canadian Railway Labour Association believes that the Canadian National Railway has been insidiously started along the road to privatization on a piecemeal basis since 1986 when a part of Canadian National Railway, the Stettler subdivision, was transferred to Canadian North Western in the province of Alberta.

Since 1986 more sections of Canadian National Railway have been hived off and privatized under the banner of short line railways or dismantled as branch-line abandonment.

The final destination, in our opinion, for Canada's railways and other transportation modes is complete integration into the United States transportation systems and eventual ownership by the larger United States transportation corporations. Canada's railways will become a few moderately sized American railway branch lines extending north across the United States border.

The Canadian Railway Labour Association does not support this recommendation. The Canadian Railway Labour Association, however, recommends that the transportation committee immediately initiate a complete and comprehensive public inquiry into the management of the Canadian National Railway since the year 1986.

Mr. Tellier, the Chief Executive Officer of Canadian National Railway, since taking control has held a number of media events outlining a scenario that the only solution to the Canadian National Railway's problems is the laying off of 10,000 employees in the next three years, most of whom are railway employees in Canada.

Mr. Tellier's public statements to the media and in a number of speeches create the impression that all Canadian National Railway's problems are created by an excessive number of employees and the provisions contained in the collective agreements with the various railway unions.

[*Traduction*]

En termes clairs, elle s'opposait totalement à la philosophie véhiculée par la nouvelle politique des transports du ministre des Transports.

Bref, nous croyons que l'histoire et l'évolution des transports au Canada ont été fonction des objectifs géographiques, économiques et politiques du Canada en tant qu'État souverain, et que les transports au Canada ne sont pas adaptés à la philosophie de concurrence sauvage et de loi du plus fort qui a été proposée à l'époque par le gouvernement et le ministre des Transports.

Cette nouvelle philosophie a toutefois été présentée dans la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada s'oppose encore aujourd'hui à la philosophie de base contenue dans cette loi. Nous n'avons pas encore assisté, au pays, à l'ère de renouveau promise par le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Don Mazankowski.

Monsieur le président, j'aborderai maintenant la recommandation 39 du rapport de la commission d'examen. Elle porte sur le CN. Voici la recommandation:

Nous recommandons que le gouvernement fédéral prenne les dispositions nécessaires en vue de privatiser les chemins de fer nationaux du Canada.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada croit que les Chemins de fer nationaux du Canada ont été placés de façon insidieuse sur la voie de la privatisation dès 1986, lorsqu'une partie du réseau du Canadien National, la division Stettler, a été transférée sous autorité du Canada à North Western en Alberta.

Depuis 1986, d'autres sections du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada ont été détachées et privatisées sous forme de chemins de fer secondaires, ou démantelées suite à l'abandon d'embranchements.

L'étape ultime des chemins de fer canadiens et des autres moyens de transport est l'intégration complète à l'industrie américaine des transports et, ultimement, leur appropriation par de grandes entreprises de transport américaines. Les sociétés ferroviaires canadiennes ne seront plus que des embranchements secondaires du réseau américain qui enjambera la frontière nord des États-Unis.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada n'appuie pas cette recommandation. L'Association recommande cependant que le comité des transports entame immédiatement une enquête publique complète et exhaustive sur la gestion des chemins de fer nationaux du Canada depuis 1986.

Depuis qu'il est entré en fonction, M. Tellier, président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada, a donné plusieurs conférences de presse pour faire valoir que la seule solution aux problèmes du Canadien National était la mise à pied de quelque 10 000 employés, dont la plupart travaillent au Canada, au cours des trois prochaines années.

En outre, les déclarations publiques de M. Tellier aux médias et certains discours qu'il a prononcés donnent l'impression que tous les problèmes du Canadien National sont dus à un excédent d'employés et aux dispositions des ententes collectives signées avec les divers syndicats de cheminots.

[*Text*]

The Canadian Railway Labour Association completely rejects this hypothesis. The cause of the Canadian National Railway's critical financial situation is as a result of the negligence and perhaps incompetence of the shareholder, the Government of Canada, the board of directors, and the senior management of the Canadian National Railway. This neglect and possible incompetence should be clearly investigated and publicly exposed by the standing committee through a public inquiry.

The standing committee must also examine alternate strategies appropriate to resolving the Canadian National Railway's financial situation, ensuring that the Canadian National Railway will operate efficiently in the future.

The Canadian taxpayers have a right to know why Canadian National Railway is now on the verge of bankruptcy after absorbing billions of dollars of their money. The Canadian taxpayers must also be assured that there will be no repetition of this in the future.

The standing committee public inquiry should deal with two issues: one, where the responsibility rests for the almost bankrupt financial state of the Canadian National Railway; and, two, after a thorough examination of all of the options available to the Canadian National Railway the committee should determine if there are other alternatives to the Canadian National Railway's financial rescue other than the plan proposed by Mr. Tellier and approved on behalf of the shareholder, the Government of Canada, by the Minister of Transport.

The standing committee public inquiry should begin by the release and examination of two studies conducted into the operation and financial condition of the Canadian National Railway. As we understand it, these studies commissioned by the Canadian National Railway have never been made public or released to the Standing Committee on Transport.

The first study dated October 1986, entitled "CN—A Financial Review", was conducted by the firm of Capital Canada Limited, and is called, for short, the Capital report. The second study is titled "Meeting the Changing Transport Marketplace", conducted by A.T. Kearney in 1981, called, for short, the Kearney report.

The 1986 Capital report reviewed the financial history of Canadian National Railway and recommended a number of strategies to Canadian National Railway management. At page 3 of the Capital report it stated:

> The Government of Canada as the shareholder of CN has the ultimate responsibility for the performance of the Company. The Board of Directors as the representative of the shareholder has the responsibility to monitor the performance of their management at CN. The management at CN has the responsibility to carry out the day to day operations of the Company to the best of their abilities. All three levels are responsible for CN's current financial crisis.

The Canadian Railway Labour Association suggests that the media thrust of Mr. Tellier, the CEO of Canadian National Railway, is concentrated on the need to reduce the Canadian National Railway's heavy debt load to survive.

[*Translation*]

L'Association des syndicats de cheminots du Canada rejette catégoriquement cette hypothèse. La situation financière critique des Chemins de fer nationaux du Canada est imputable à la négligence et peut-être même à l'incompétence de l'actionnaire, le gouvernement canadien, du conseil d'administration et de la direction supérieure du CN. Le comité permanent devrait effectuer une enquête publique afin de faire la lumière sur cette négligence et cette possible incompétence.

Le comité permanent doit aussi examiner des stratégies de rechange qui permettraient de résoudre les problèmes financiers du Canadien National et de faire en sorte que le CN atteigne l'efficience.

Les contribuables canadiens ont le droit de savoir pourquoi le Canadien National est actuellement au bord de la faillite, après avoir absorbé des milliards de dollars de leur argent. Ils doivent également avoir l'assurance que cette situation ne se répétera plus.

L'enquête publique du comité permanent devrait avoir un double objet: premièrement, essayer de voir qui est responsable de la quasi faillite financière des Chemins de fer nationaux du Canada; et, deuxièmement, après un examen approfondi de toutes les solutions dont disposent les Chemins de fer nationaux du Canada, le comité devrait essayer de voir s'il serait possible de renflouer la situation financière du Canadien National autrement qu'en ayant recours au plan proposé par M. Tellier et approuvé par le ministre des Transports au nom de l'actionnaire, le gouvernement canadien.

L'enquête publique du comité permanent devrait débuter par la publication et l'examen de deux études qui ont été faites au sujet de l'exploitation et de la situation financière des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous croyons savoir que ces études, commandées par le Canadien National, n'ont jamais été rendues publiques, et qu'elles n'ont jamais été communiquées au comité permanent.

La première étude, intitulée «CN-Financial Review», a été produite en octobre 1986 par la Société Capital Canada Limited. La seconde étude, intitulée «Meeting the Changing Transport Marketplace», a été effectuée par A.T. Kearney en 1991.

Le rapport Capital, qui a dressé un historique financier du Canadien National, a recommandé un certain nombre de stratégies à la direction de la société. À la page 3 du rapport, il est écrit:

> En tant qu'actionnaire du CN, le gouvernement du Canada a la responsabilité ultime du fonctionnement de cette société. En tant que représentant de l'actionnaire, le conseil d'administration a la responsabilité de contrôler la façon dont le CN est géré. Pour sa part, la direction du CN a la responsabilité de veiller au bon fonctionnement quotidien de la société. Ces trois niveaux sont responsables de la crise financière que traverse actuellement le CN.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada croit que la portée des commentaires de M. Tellier, le président-directeur général du Canadien national, table sur le besoin de réduire la lourde dette des Chemins de fer nationaux du Canada pour survivre.

[*Texte*]

• 1120

The debt load must be dealt with. There is no question about that. However, Mr. Tellier's solution is directed almost single mindedly to the reduction of the number of employees of Canadian National Railway, and the reduction of labour costs by salary cuts and work rule changes.

The Canadian Railway Labour Association strongly believes that there are a number of other solutions to reducing the Canadian National Railway debt load. The Canadian Railway Labour Association suggests the following initiatives simply as examples.

The luxury hotel in Paris, France should be sold and the capital applied directly to the debt. Canadian National Railway has sold all its other hotels. Why is it necessary to retain this foreign hotel? The hotel could be sold for perhaps $100 million.

In addition, the consolidated statement of income of Canadian National Railway for the year 1991 shows that the Grand Trunk Corporation owned by Canadian National Railway lost $55 million. The same statement shows a loss of $19 million for CN Rail. The relatively small U.S. holding company lost approximately three times more than the Canadian National Railway in 1991. CN Rail in 1991 had revenues of $3.5 billion and lost $19 million. The Grand Trunk in the U.S. on revenues of only $376 million lost the staggering amount of $55 million.

Canadian National Railway in addition to CN Rail owns outright or has investments in excess of 50 companies in the United States and Canada, many non-rail related. In our opinion all of these companies should be sold and the capital applied to reduce the Canadian National Railway's debt load.

The Canadian Railway Labour Association submits that if the above steps are taken and Canadian National Railway is properly managed, perhaps there is no need to deprive 10,000 Canadian railway workers of their livelihood over the next three years as proposed by the Canadian National Railway CEO, Mr. Tellier.

The Canadian Railway Labour Association submits that the only financial success that the Canadian National Railway can claim since its birth in 1917 is its accumulation of debt in the face of declining revenues resulting in the squandering of approximately $7 billion of the Canadian taxpayers' money. What the financial future of the Canadian National Railway is now is apparently anybody's guess. The taxpayers of Canada and the employees of Canadian National Railway have a right to know why this has happened, who was responsible, and exactly where Canadian National Railway goes now.

Thank you, Mr. Chairman and members of the committee, for your attention.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Abbot.

Mr. Manley: I noticed, Mr. Abbot, a CP press report in which you were quoted as saying that the role of a labour leader in the transportation industry today in Canada is much the same as a general at Dunkirk during the Second World War. Are you planning a retreat, or are you planning to invade the beaches at Normandy later on?

[*Traduction*]

Il faut régler le problème de la dette. La seule solution, ou presque, proposée par M. Tellier consiste à réduire les effectifs du Canadien National. Réduire le coût de la main-d'oeuvre en diminuant les salaires et modifier les règles de travail.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada croit fermement qu'il existe encore d'autres solutions pour réduire la dette du Canadien National. En voici quelques-unes.

Il faudrait vendre l'hôtel de luxe à Paris et utiliser le capital ainsi obtenu pour réduire la dette. Le Canadien National a vendu tous ses autres hôtels; pourquoi conserve-t-il celui-là? Il pourrait le vendre environ 100 millions de dollars.

Il faut noter également que l'état consolidé des résultats du Canadien National pour l'année 1991 montre que la Grand Trunk Corporation, qui lui appartient, a perdu 55 millions de dollars. Ce même document révèle que CN Rail a subi des pertes de 19 millions de dollars. Cette société de portefeuille des États-Unis, qui est relativement petite, a subi des pertes presque trois fois plus importantes que celles de CN Rail en 1991. Toujours en 1991, les recettes de CN Rail atteignaient 3,5 milliards de dollars et ses pertes 19 millions de dollars. Aux États-Unis, sur des recettes de 376 millions de dollars, la Grand Trunk a perdu la somme renversante de 55 millions de dollars.

En plus de CN Rail, le Canadien National possède carrément plus de 50 entreprises aux États-Unis et au Canada ou encore a investi dans ces entreprises dont bon nombre n'ont aucun lien avec les chemins de fer. À notre avis, il devrait vendre toutes ses entreprises et utiliser le capital ainsi obtenu pour réduire sa dette.

L'Association des syndicats de cheminots du Canada estime que si ces mesures sont prises et que le Canadien National est mieux géré, il ne sera peut-être pas nécessaire de priver 10 000 travailleurs de chemins de fer de leur gagne-pain au cours des trois prochaines années comme le propose le président et directeur général du Canadien National, M. Tellier.

L'association estime que le seul important succès financier dont peut se vanter le Canadien National depuis sa création, en 1917, c'est d'avoir accumulé des dettes alors que ses recettes n'ont cessé de diminuer, ce qui a entraîné le gaspillage éhonté d'environ 7 milliards de dollars de fonds publics. Personne ne sait quel sera l'avenir financier du Canadien National. Toutefois, les contribuables du Canada et les employés du Canadien National ont le droit de savoir pourquoi les choses se sont passées ainsi, qui il faut blâmer et ce que le Canadien National a l'intention de faire.

Merci, monsieur le président, membres du comité, de votre attention.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Abbot.

M. Manley: Monsieur Abbot, j'ai vu un communiqué de la presse canadienne où l'on rapportait que vous aviez déclaré que le rôle d'un dirigeant syndical dans l'industrie des transports à notre époque au Canada ressemblait beaucoup à celui d'un général à Dunkirk au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Préparez-vous la retraite ou préparez-vous l'invasion des plages de la Normandie plus tard?

[*Text*]

Mr. Abbot: I made that statement on the basis that it seems with the onslaught of deregulation, with the onslaught of integration with the United States, with NAFTA and free trade, that really our role is to salvage as much as we possibly can, and there are no winners for us. Our attitude must be save what we can because the future holds nothing bright for any railway employees, and if it's not bright for the railway employees it's certainly not bright for the railway unions. There's absolutely no question in my mind that we cannot win. The railways are going out of business with present government policies. We are being integrated into the United States. That is unfolding, and it seems that there's very little that we can do about it. The analogy with the Dunkirk situation is that hopefully we will have the opportunity like the British had, to consolidate our forces and perhaps fight again.

Mr. Manley: Then let me ask you a basic tactical question. Do you see it as your primary objective on behalf of railway workers to preserve jobs or to preserve benefits?

• 1125

Mr. Abbot: Do we see our primary role to preserve jobs or to preserve benefits? I would submit the primary role of a labour union, and railway unions of course fall into that category, is to negotiate at the bargaining table pursuant to the statute of Canada, which is the Canada Labour Code, to ensure that in good times the members we represent get a share of the pie, and to ensure that technological change, which we don't oppose, when it is introduced is introduced in the most humane way with respect to our employees. If that happens to cost jobs, there's nothing we can do about that.

Our history in dealing with technological change shows we have been eminently cooperative. The technological provisions in the railway collective agreements have led the field in handling technological change, and I might add that out of the technological change agreements with the railway unions, where we forgot about just saving jobs and realized we had to advance, came the employment security agreement that we now have and that apparently seems to be creating such a tremendous problem for the railway companies.

The answer to your question is that we are not here to protect jobs that are not necessary. What we are here to do is to ensure that the members who retain their jobs are treated equitably, and that those who unfortunately have to lose their jobs also are treated in a humane and reasonable way.

I don't think there is any railway union that would look at saving jobs to the extent that a company goes out of business, because the paycheque comes from the railway companies, not from the unions.

Mr. Manley: According to the report, and we've heard this kind of statistic many times, one-third of CN's track handles 90% of its tonnage. Another way of looking at it is that one-third of CNCP's national network carries approximately 1% to 2% of their traffic.

[*Translation*]

M. Abbot: J'ai fait cette déclaration parce que dans le contexte de la déréglementation, de l'intégration avec les États-Unis, de l'ALÉNA et du libre-échange, notre rôle consiste en réalité à sauver ce que nous pouvons sauver car nous ne pouvons pas gagner. Nous devons sauver ce qui peut être sauvé car l'avenir ne réserve aucun espoir aux cheminots, et si l'avenir n'est pas reluisant pour les cheminots, il n'est guère reluisant pour leurs syndicats. Je suis tout à fait persuadé que nous ne pouvons pas gagner. À cause des politiques gouvernementales actuelles, les chemins de fer sont voués à disparaître. Il y a intégration avec les États-Unis. C'est déjà commencé et il semblerait que nous ne puissions pas nous y opposer. Tout comme à Dunkirk, il est à espérer que nous aurons l'occasion, comme l'ont eue les Britanniques, de consolider nos forces et de combattre à nouveau.

M. Manley: Permettez-moi de vous poser une question de tactique fondamentale. Considérez-vous que votre mission première en ce qui concerne les cheminots est de protéger leurs emplois ou de protéger leurs avantages?

M. Abbot: Estimons-nous que notre mission première est de protéger les emplois ou les avantages sociaux? Pour moi, le premier devoir d'un syndicat, quel qu'il soit, est d'obtenir par la négociation, en conformité avec la loi, ici le Code canadien du travail, une part du gâteau pour ses membres lorsque les affaires vont bien et de veiller, en période de changement technologique, que nous ne combattons pas, à ce que celui-ci s'opère avec la plus grande compassion possible pour nos membres. Si des emplois doivent disparaître, nous n'y pouvons rien.

Par le passé, nous avons été très coopératifs quand il a fallu faire face au changement technologique. Les conventions collectives des cheminots sont à l'avant-garde dans le domaine. C'est d'ailleurs de ces dispositions, où l'insistance a été mise sur le progrès et non sur la sauvegarde d'emplois, que découle l'entente sur la sécurité d'emploi qui cause tant de difficultés aux compagnies de chemin de fer, semble-t-il.

Je vous réponds en disant c'est que notre but n'est pas de défendre les emplois qui n'ont pas d'utilité, notre but est de voir à ce que ceux qui gardent leur emploi soient traités équitablement et que ceux qui n'ont pas cette chance le soient avec compassion.

Pas un syndicat de chemin de fer ne défendra des emplois au point d'acculer l'employeur à la faillite; c'est lui le payeur, pas le syndicat.

M. Manley: Un chiffre revient souvent. Le tiers du réseau assure 90 p. 100 du tonnage transporté d'après le rapport. Vu sous un autre angle, le tiers du réseau national CN-CP fait rouler entre 1 et 2 p. 100 du trafic.

[*Texte*]

One of the means of dealing with this low density track that has been implemented elsewhere is the short-line solution. You have come out very strongly in your report against it. I notice successor labour legislation has been enacted in Ontario and British Columbia. You can comment on whether or not your association advocated those provisions, but evidently that will deter the creation of short-line systems.

What do you see as the solution to this large amount of low density track in relation to the cost structures the railways face? Being realistic, accepting everything you've said about hotels in France and all of that, I'm sure you still acknowledge it's difficult to run a profitable railway with that measure of low density track. If not, then tell me. If so, can you give us some direction as to what you see as the solutions to that problem?

Mr. Abbot: Certainly I can. First I will deal with the one-third of the track. It is a factual statistic, but it is interesting. I trace that back again to government policy. If you take that statistic you can exclude from that statistic the prairie branch-line network, on which in its wisdom—by the way, we opposed this in principle—the government, for whatever reason, came out with the Hall freeze on all prairie branch lines into the year 2000.

I kick this around with my colleagues here because we look at attempting to find a way to assist in these things. Realism has to be the order of the day. There is a way we could have sat down and looked at the prairie branch lines.

The prairie branch-line network is an anachronism of history. We have backloading. We have duplication. It is absolutely chaos. It is not the way to move grain efficiently and equitably. This was found out by the Hall inquiry into the grain handling system, which I appeared before. There's absolutely no question that is a fact.

But before anything can happen in that area the government puts a freeze on it for some reason or other and freezes all these branch lines. That freeze is still there.

• 1130

If you took out of the network all of these branch lines, you may find that the statistic of one-third of the track carries all of the traffic doesn't look that bad.

To deal with the second part of your question, if the railways came to us in a reasonable way with full disclosure and no hidden agenda, and sat down with us and said, "Okay, we have to do something about the prairie branch-line network. We have back hauling—for example, no one has determined how many employees would be really affected if you worked out a master plan to move the grain efficiently and get rid of some of these lines; no one has done that, but of course we are pre-empted from even doing that because the government comes in and freezes all these lines", I would ask, "What was the rationale for freezing the branch-line network when it was known by the government—because the Hall study proved this without question—that it was a ridiculous mishmash and put an onus on the railways which was absolutely ridiculous?" Why freeze a network, with is inequitable? I trace it back to there.

[*Traduction*]

Une des solutions au problème de faible densité de ces lignes, c'est la création de réseaux de lignes courtes. Dans votre rapport, vous vous élevez vigoureusement contre cette idée. Je remarque que l'Ontario et la Colombie-Britannique ont adopté des lois sur le maintien des droits syndicaux en cas de cession d'entreprise. Libre à vous de nous dire si vous avez milité en faveur de ces lois, mais une chose est sûre: elles vont entraver la création de lignes courtes.

Selon vous, comment peut-on régler le problème des lignes à faible densité vu les coûts auxquels les chemins de fer font face? Même si tout ce que vous avez dit à propos des hôtels en France est vrai, vous admettrez qu'il est difficile d'exploiter rentablement une société ferroviaire avec des lignes si peu utilisées. Si ce n'est pas le cas, dites-le-moi. Si vous l'admettez, pouvez-vous nous donner une idée des solutions que vous entrevoyez?

M. Abbot: Certainement. Prenons d'abord la question du tiers des réseaux. Ce chiffre est un fait avéré, mais il cache quelque chose d'intéressant. Cela remonte à une décision du gouvernement. D'abord, ce chiffre n'englobe pas le réseau des embranchements des Prairies. Dans sa sagesse, malgré notre opposition de principe, à la suite du rapport ESLA, le gouvernement, quels que soient ses motifs, a imposé le gel de tous les embranchements des Prairies jusqu'à l'an 2000.

J'en ai discuté avec les collègues qui sont ici avec moi parce que nous avons essayé d'être utiles à quelque chose. Le réalisme est de rigueur. On aurait pu, ensemble, examiner le cas des embranchements des Prairies.

Ce réseau est un anachronisme. Le chargement se fait par l'arrière. Il y a des redondances. C'est le chaos au complet. Ce n'est pas une façon efficace de transporter les céréales. C'est la constatation de l'ESLA dans le secteur du transport céréalier. J'ai d'ailleurs déjà comparu à ce sujet. C'est un fait avéré; il n'y a pas de doute.

Mais avant qu'on ait pu faire quoi que ce soit dans ce secteur, pour une raison quelconque, le gouvernement a imposé le gel de tous les embranchements. Il est d'ailleurs toujours en vigueur.

Si on exclut du réseau tous ces embranchements, on s'aperçoit que le fait que la totalité du trafic passe par le tiers du réseau n'est pas si terrible que cela.

En réponse à la deuxième partie de votre question, je dirai ceci. Si les compagnies de chemin de fer mettaient cartes sur table, sans rien cacher, et nous disaient qu'il faut trouver une solution au problème des réseaux d'embranchements des Prairies ou celui du transport de retour—par exemple, personne n'a calculé combien de travailleurs seraient touchés si l'on concevait un plan d'ensemble de transport du grain qui se soldait par l'abandon de certains de ces embranchements. Personne ne l'a fait, mais, évidemment, le gel du gouvernement nous en a empêché. Voici ce que je répondrais. Pourquoi le gel a-t-il été imposé alors que le gouvernement savait—l'ELSA l'avait prouvé—que ce réseau était un amalgame ridicule et était un boulet pour les compagnies de chemin de fer? Pourquoi conserver en l'état un réseau bancal? Voilà d'où cela vient.

[*Text*]

The way is still open if the railways want to sit down, and I emphasize not on the basis of "we want your cooperation but we will give you half of the information and we will play games". I am talking about full disclosure. We can sit down and we look at the branch-line network and see what can be done. Maybe something can be done and maybe nothing can be done. Who knows? But no one has ever looked at that.

My answer to you is that realistically the branch-line network is not the way to move grain, and that has been known for the past 25 years.

I pose a question. Why would a government impose on the railways a freeze of branch lines which was obviously known to be ridiculous? Our productivity in the moving of grain is absolutely unbelievable because of a known network out in the prairies that doesn't make sense. That is the background to it.

We are realistic in knowing there is no way that we want, and we can't afford, the luxury of having lines in the prairies that are not efficient.

With respect to the short-line railways, we look at them first as the basis of an admission of failure by the railways, in other words, since the Staggers Act in the United States. That was when short lines came about. The reason for short lines was very simple. The railways failed in managing the railway companies. Any company that has to look at not increasing business but simply at cutting cost to operate its railway is obviously showing an indication of failure.

Putting that aside, there is only one reason why a branch line in Canada can operate in a short-line railway. There is only one thing that happens here. You get rid of the 50% or 47% labour costs involved in that area of the line, so when you give it to a short-line operator, the operator immediately gets rid of the obligations under the collective agreement, and the railway company retains the traffic because it is still attached to the major railway. The short-line railway is a system whereby you avoid the collective agreement that you have negotiated with the unions in good faith under the Canada Labour Code. This is our opposition initially to a short line.

Again, we have to look at the approach. The approach to the short line was taken in a devious way. I call the Stettler subdivision Don Mazankowski's flagship. The Stettler subdivision was just simply a piece of rail. Nothing changed in the Stettler subdivision other than it was permitted to operate with non-union labour. It is still the CN line. It really was never a viable short line, if we look at the bottom line as being the criterion under a new capital-driven transportation system.

Tom Payne could not have started that short-line railway and it could probably still not make a profit if it wasn't for the subsidies from the WGTA and if it wasn't for loans that he got from Canadian National. He was very well helped. It is not free market driven. It is simply another subsidized section of the railway company that was able to reduce its costs because it was a mechanism to avoid the contractual obligations to the employees of CN under their agreements. That's the history of short-line railways.

[*Translation*]

Cette porte est toujours ouverte aux compagnies de chemin de fer. Elles peuvent venir discuter avec nous, à condition toutefois de ne pas exiger notre coopération tout en nous cachant la moitié des choses et en se livrant à de petits jeux. Je dis bien: cartes sur table. Examinons les embranchements et voyons ce qu'on peut faire. Peut-être y a-t-il quelque chose à faire, peut-être pas, qui sait? Sauf que personne n'a jamais étudié la chose.

Ma réponse à moi, est que si l'on veut être réaliste, le réseau des embranchements n'est pas une façon de transporter des céréales, et cela on le sait depuis 25 ans.

Je pose la question. Pourquoi le gouvernement a-t-il choisi d'imposer le gel à un réseau d'embranchements qu'il savait être bancal? Si notre productivité en matière de transport de céréales est invraisemblable, c'est à cause d'un réseau dans les Prairies qui n'a aucun sens. Voilà la toile de fond.

Nous sommes réalistes. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe d'avoir des lignes de chemin de fer dans les Prairies qui ne sont pas efficaces. Nous n'en voulons pas.

Pour ce qui est des lignes courtes, nous y voyons d'abord l'occasion pour les compagnies de chemin de fer de reconnaître leur échec depuis l'adoption de la *Staggers Act* aux États-Unis. C'est à ce moment-là qu'elles ont vu le jour. L'origine de ces lignes est très simple. Les compagnies de chemin de fer n'ont jamais su gérer leur entreprise. La société qui cherche seulement à comprimer ses dépenses plutôt que de multiplier son activité court fatalement à sa perte.

Si l'on fait abstraction de cela, il n'y a qu'une seule raison qui permette aujourd'hui à une compagnie de chemin de fer secondaire d'exploiter une ligne courte au Canada. Une seule. On supprime 50 ou 47 p. 100 des dépenses de main-d'oeuvre, de sorte que l'exploitant de lignes courtes à qui l'embranchement est cédé est immédiatement allégé de toutes les obligations que lui impose la convention collective, tandis que la compagnie de chemin de fer conserve le trafic puisque l'embranchement est toujours rattaché à la ligne principale. Une ligne courte, c'est une façon de se soustraire à la convention collective négociée de bonne foi avec les syndicats aux termes du Code canadien du travail. C'est pourquoi nous sommes contre.

Il faut voir aussi comment on s'y est pris. On a eu recours à des moyens détournés. La subdivision de Stettler, c'est l'étendard de Don Mazankowski. Pourtant, ce n'était rien qu'un bout de chemin de fer. Rien n'a changé dans la subdivision de Stettler à part le fait qu'on a autorisé son exploitation avec du personnel non syndiqué. C'est toujours une ligne du CN. Il n'y a jamais fait ses frais, si l'on retient ce critère pour un système de transport en situation de marché libre.

Tom Payne n'aurait pas pu reprendre ce bout de chemin de fer ni sans doute réaliser un bénéfice sans les subventions consenties en vertu de la LTGO et les prêts du Canadien National. Il a reçu beaucoup d'aide. Ce n'est pas une situation de marché libre. Il ne s'agit que d'un autre tronçon subventionné de la compagnie de chemin de fer qui a réussi à réduire ses coûts par un biais qui le libère des obligations contractuelles qu'il a avec les employés du CN aux termes des conventions collectives. Voilà la genèse des lignes courtes de chemin de fer.

[*Texte*]

Again, if the railway companies had come to us at the beginning, perhaps a lot of that hassle might have been obviated. I can quite understand that a short-line railway has to cut its costs and has to be negotiated on a reasonable basis, and we can't have *x* number of unions for a small number of employees.

• 1135

One union perhaps has to say, "Well, okay, we will represent all of the employees." There are options, which of course are a matter for negotiation.

As a matter of fact, CN belatedly attempted a trial short-line railway with the unions in the Okanagan subdivision out west. The union sat down and made certain concessions here and there. I don't know the details of that, but it may well operate.

After having said all of that, I have to say something that is perhaps not shared by my colleagues, that realistically the status quo is gone, unfortunately. We are forced to look at short-line railways or abandonment, and if you abandon the tracks, they're gone forever; traffic goes to trucking and you are losing input to the main line, and the main line is at least protecting the jobs on the main line.

The realistic bottom line, after having said all of the things that I've said, is that we have to find a way to accept short lines because the other choice, unfortunately, is pick up the track and then the traffic is gone forever. Again you have to keep in mind that really Canadian National was created out of a bunch of bankrupt short lines. Maybe as in the Dunkirk scenario that might come around again and we may form another railway company out of a bunch of bankrupt short lines. That's for the future and not for me to say.

The answer is simple. We are stuck with short lines and they're going to be here whether we like it or not. I just question the motivation for them, and I certainly say that short lines are not a marketing innovation. It is not something that the marketing people dreamed up to make more traffic. It is symptomatic of a failure of the management of a railway system. You're now looking around to cut anywhere that you can, and this is a way whereby you avoid paying the employees their rights under a collective agreement.

That's all I can say on that, Mr. Manley.

Mr. Angus: I want to thank you and your colleagues for your presentation this morning and your very detailed brief.

I wish to touch on a couple of quick points first before I get into the more substantive matters.

Is this hotel in Paris a separate crown corporation, or is it treated as if it's a separate company and part of the requirement is that the board has to visit it once a year? Is that the one I'm thinking of?

Mr. Abbot: I don't have all of the details on the Scribe Hotel, as they call it, but when you talk to the railways, the railways say that by French and European law we have to have a board meeting in France, so we all go to this hotel.

[*Traduction*]

Encore une fois, si les compagnies de chemin de fer s'étaient adressées à nous dès le début, beaucoup de ces difficultés auraient peut-être pu être évitées. Je comprends très bien qu'une ligne courte doive réduire ses coûts et que la négociation doit se faire de façon raisonnable, sans avoir une multitude de syndicats pour un personnel réduit.

Il faut peut-être qu'un syndicat finisse par accepter de représenter tous les employés. Il y a plusieurs options, évidemment, qui relèvent de la négociation.

De fait, sur le tard, le CN a tenté d'exploiter une ligne courte avec l'aide des syndicats dans la subdivision de l'Okanagan dans l'Ouest. Il y a eu une rencontre, le syndicat a fait certaines concessions, et voilà. Je ne suis pas au courant des détails, mais cela a des chances de marcher.

Cela dit, il y a quelque chose que je dois ajouter. Mes collègues ne sont peut-être pas du même avis, mais j'estime que dans les faits, malheureusement, le statu quo n'est pas une option. L'alternative est les lignes courtes ou l'abandon. Avec l'abandon, cela en est fait pour toujours. La clientèle passe aux camionneurs et c'est la ligne principale qui accuse la perte. Tant que la ligne principale est en exploitation, des emplois sont protégés.

Au bout du compte, si l'on veut être réaliste, malgré tout ce que j'ai dit, il faut faire avec les lignes courtes, sans quoi il ne restera malheureusement qu'à arracher la voie et à dire adieu au trafic. Il faut se rappeler que le Canadien national est un assemblage de petites lignes de chemins de fer en faillite. Peut-être que, comme dans le scénario Dunkirk, cela va se reproduire, mais seul l'avenir le dira.

La réponse est simple. Il faut composer avec les lignes courtes, que cela nous plaise ou non. Seulement, je m'interroge sur les motifs qui ont poussé à leur création et je puis vous affirmer que ce n'est pas une innovation de marketing. Cela n'a pas été inventé pour mousser le trafic. C'est plutôt le signe de la mauvaise gestion du système ferroviaire. On cherche aujourd'hui à faire des compressions partout, et c'est un moyen d'éviter de payer à des salariés ce qu'ils ont acquis au moyen de leurs conventions collectives.

C'est tout ce que je peux dire sur ce sujet, monsieur Manley.

M. Angus: Je tiens à vous remercier vous et vos collègues de votre exposé de ce matin et de votre mémoire, qui est très détaillé.

J'aimerais aborder rapidement un ou deux points avant de passer aux questions de fond.

L'hôtel à Paris est-il une société d'État distincte ou est-il traité comme tel et est-ce pour cette raison que le conseil d'administration doit s'y rendre une fois par année? Est-ce celui auquel je pense?

M. Abbot: Je ne connais pas tous les détails à propos de l'hôtel Scribe, mais lorsque l'on pose la question à la compagnie, elle répond que les lois européennes et françaises exigent la tenue du conseil d'administration en France et c'est pourquoi les représentants de la compagnie descendent dans cet hôtel.

[*Text*]

When you look around for any other thing that Canadian National owns in France, you find that there's nothing else, to my knowledge. So you have a hotel, which creates a reason for the board to have a meeting. So you go to the hotel and you have the meeting, because French law says if you have a corporation in France you have to have a board meeting in France. This is this catch-22 situation. I had a great problem in working that out. Which comes first, the hotel or the board meeting? It's very confusing, as is much of Canadian National's history. They sold every other hotel, so why keep that one?

Mr. Angus: You mentioned the Grand Trunk Corporation. Is that the same as the Grand Trunk Western?

Mr. Abbot: That's right.

Mr. Angus: That's the line that is Sarnia-Windsor to Chicago, and Windsor-Detroit down to Cincinnati.

Mr. Abbot: Right.

By the way, there have been a number of structural changes in Grand Trunk Corporation as a result of the Sarnia tunnel. There have been all kinds of gymnastics there. As I understand it, there have been some gymnastics in the Grand Truck. A couple of corporations that are subsidiaries of the Grand Trunk wanted to own the tunnel and wanted to build the tunnel.

• 1140

The outcome of that, as I understand it, is that the tunnel is being built and will be operated and owned by an American company incorporated in the United States, and the signal maintenance and the maintenance of the tunnel will be done by American labour. In other words, at the end of the day, although CN through holding companies will eventually own the tunnel, if you look at the incorporation and ownership of that tunnel, it is owned by an American company.

Mr. Angus: But is this particular element, the land bridge that we've all talked about and worried about, even though it shows a loss, integral to other traffic, and the profits are showing up elsewhere, or is it self-contained and therefore your argument still stands?

Mr. Abbot: This goes again into the philosophy that I'm giving. I'm not suggesting we do this tomorrow, but as far as I'm concerned you have to be consistent. We ask the CNR, "Why are you selling a piece of track and making a short line when you're making money out of it?" They say they have to do that because if it wasn't making money nobody would buy it and the NTA wouldn't approve it. They say, "We have to cut our costs and retain the traffic".

I say that here we have a railway company, which is a short-line railway, if one wants to look at it that way, and I see the staggering loss of $55 million on revenue of $300 some million. Canadian National itself is losing $19 million on a $3.5 billion amount of traffic. Therefore, if I were looking at the short-line logic to cut my costs, I'd say let's get rid of the $55 million we're losing, create a short line and we'd still keep the traffic on CNR, because I'd sell it to an American company, make a deal with them that I keep the traffic, and I would get rid of three times the loss that I'm losing for Canadian National Railway.

[*Translation*]

À ma connaissance, le Canadien National ne possède rien d'autre en France. L'hôtel est donc le prétexte pour tenir une assemblée du conseil. La loi française stipule que si l'on est propriétaire d'une société en France c'est dans ce pays que le conseil doit tenir son assemblée. C'est un cercle vicieux. J'ai eu beaucoup de mal à m'y retrouver dans cette affaire. Quelle est la cause et quel est l'effet: l'hôtel ou la réunion du conseil? C'est très confus, comme la plus grande partie de l'histoire du Canadien National. Cette compagnie a vendu presque tous ses autres hôtels, alors pourquoi conserver celui-là?

M. Angus: Vous avez parlé de la Grand Trunk Corporation. S'agit-il de la Grand Trunk Western Company?

M. Abbot: Oui.

M. Angus: C'est la ligne qui relie Sarnia-Windsor à Chicago et Windsor-Detroit à Cincinnati.

M. Abbot: Oui.

Au fait, l'organisation de la Grand Trunk Corporation a beaucoup changé à cause du tunnel de Sarnia. Il y a eu toutes sortes d'acrobaties. D'après mes renseignements, il y a eu toutes sortes de contorsions à la Grand Trunk. Quelques filiales de la Grand Trunk voulaient bâtir le tunnel et en être le propriétaire.

Le résultat de tout cela, si je comprends bien, c'est que le tunnel est en train d'être construit, qu'il appartiendra à une société américaine qui en assurera l'exploitation, et que son entretien et celui des systèmes de signalisation seront assurés par du personnel américain. En fin de compte, même si le CN en sera à terme propriétaire par le truchement de ses sociétés de portefeuille, c'est un tunnel qui appartiendra en réalité à une société américaine.

M. Angus: Mais ce pont dont nous avons parlé fait-il partie intégrante du système pour le reste du trafic et, même si ses comptes semblent déficitaires, est-il possible que les profits soient réalisés ailleurs? Sinon, est-ce une entité autonome, auquel cas votre argument resterait valide?

M. Abbot: Cela me ramène à la philosophie que j'exposais. Je ne veux pas dire qu'il faille nécessairement faire cela tout de suite, mais il faut être cohérent. Nous demandons au CN pourquoi vendre une ligne existante, pour en faire une ligne courte, alors qu'elle est rentable. On nous répond que, si la ligne n'était pas rentable, personne ne l'achèterait et l'Office n'approuverait pas la transaction. Le CN nous dit qu'il doit comprimer ses coûts et conserver son trafic.

À mes yeux, nous avons ici une société de ligne courte, et nous voyons une perte énorme de 55 millions de dollars par rapport à des recettes de près de 300 millions. Le CN lui-même perd 19 millions de dollars sur des recettes globales de 3,5 milliards. Si l'on doit vraiment adopter le système des lignes courtes, il serait préférable de se débarrasser de cette perte de 55 millions de dollars et de créer une ligne courte pour que le trafic reste assuré par le CN; sinon, autant la vendre à une société américaine en négociant une entente pour conserver le trafic, ce qui permettrait d'éliminer trois fois les pertes actuelles.

[*Texte*]

Mr. Angus: I understand all that.

Mr. Abbot: Now to get to your question, as I understand it, the traffic that is cross-border traffic from Grand Trunk is one-third of the traffic. There's only one-third of the traffic that is accountable coming and going from Canada. The rest must be in the United States. But the point I make there, Mr. Angus, is that I have a great problem understanding why a major company which has a holding company, and the holding company is producing a revenue of $300 million or so and it's losing me $55 million, and in the major company on $3.5 billion revenue I'm only losing $19 million. . . In other words, in 1991, if you took the $40 million that CN Enterprise made and you didn't have the $55 million loss incurred by Grand Trunk, Canadian National would have been in the red. In other words, why do we need the Grand Trunk?

I will say this. I realize now we have a CN North that incorporates the Grand Trunk and we're streamlining, but what about the costs side of it? This seems to be the highlight of the thing, and Mr. Tellier is saying we have to get rid of our costs. That's why he says we have to get rid of 10,000 employees, and we have unilaterally or some other way to change all these work rules. If we're going along with that thought, fine. There's $55 million that you're losing. If you sold the Grand Trunk, hypothetically you would lose the obligation to pay that $55 million on the operating costs, and you could take the capital that you acquired for it and apply it to this large debt that you have. That, to me, makes sense. It follows the logic of the short-line railway. It follows the logic of reducing your debt load. As I have said from the beginning, it's not a logic that we particularly support, but it seems to be that's the name of the game.

All I'm saying is that if the name of the game is reduce your costs and reduce your debt to become lean and mean, why are we not doing it with that corporation south of the border in the United States? Maybe there's another design. It may well be that eventually some corporation called the Grand Trunk will end up owning the CNR.

Mr. Angus: Let's hope not.

Mr. Abbot, let me turn to an area that dominated the debates during *Freedom to Move* and during consideration of the legislation itself.

• 1145

Time after time after time during that period we were assured that safety was paramount; that deregulation would not lead to a deterioration of safety. Over the years since the legislation was approved, successive ministers of transport have said the same thing.

The report of the NTA Review Commission dedicated—let me be generous—half a page to rail safety, including a statement that said:

> Our research uncovered no data that would point to a general deterioration in rail safety. We found nothing to indicate that the regulatory reforms of 1987 had adversely affected the safety records of Canadian railways.

[*Traduction*]

M. Angus: Je comprends bien.

M. Abbot: Pour en venir à votre question, le trafic transfrontalier de Grand Trunk constitue un tiers du trafic entre le Canada et les États-Unis. Le reste doit être du trafic purement américain. Ce que je veux dire, monsieur Angus, c'est que j'ai beaucoup de mal à comprendre comment une grande entreprise qui a une société de portefeuille réalisant un chiffre d'affaires de 300 millions de dollars peut perdre 55 millions de dollars, alors que la société mère ne perd que 19 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,5 milliards. Autrement dit, pour 1991, si l'on prenait les 40 millions de dollars réalisés par les entreprises du CN et qu'il n'y avait pas la perte de 55 millions de dollars de Grand Trunk, le CN aurait été déficitaire. Donc, pourquoi avons-nous besoin de Grand Trunk?

Je sais que nous avons maintenant un CN Nord qui intègre le Grand Trunk et que nous rationalisons, mais quel est l'effet de cette mesure sur les coûts? M. Tellier semble dire que le CN doit éliminer ses coûts, c'est-à-dire qu'il doit éliminer 10 000 employés et trouver aussi une solution, unilatérale ou non, pour changer toutes les règles du travail. C'est à prendre ou à laisser. Cependant, si le CN vendait le Grand Trunk, il éliminerait son obligation de payer 55 millions de dollars de frais opérationnels et il pourrait en plus consacrer le produit de cette vente à la réduction de sa dette. Cela me paraît logique. En tout cas, logique dans le contexte d'un système à ligne courte. Comme je le dis depuis le début, ce n'est pas une logique que nous appuyons avec enthousiasme, mais cela semble être la règle du jeu.

Mon seul argument à ce sujet est le suivant: si l'objectif est vraiment de réduire les coûts et la dette, pour devenir plus efficace, pourquoi ne pas le faire avec cette entreprise du sud des États-Unis? Peut-être a-t-on d'autres objectifs? Peut-être souhaite-t-on qu'une certaine entreprise qui s'appelle Grand Trunk finisse par être propriétaire du CN?

M. Angus: J'espère que non.

Je voudrais maintenant aborder une question qui a dominé les débats à l'époque de l'examen du rapport *Aller sans entraves* et de la loi elle-même.

On ne cessait de nous rabâcher à l'époque que la sécurité était l'objectif primordial et que la déréglementation n'aurait aucun effet préjudiciable à la sécurité. Depuis l'adoption de la loi, les ministres qui se sont succédés aux Transports ont répété la même chose.

Dans son rapport, la Commission d'examen de la LTN consacre—soyons généreux—une demi-page à la sécurité ferroviaire, en disant notamment ceci:

> Nos recherches n'ont révélé aucune donnée indiquant une détérioration générale de la sécurité ferroviaire. Nous n'avons rien trouvé qui permette de penser que les réformes de la réglementation en 1987 aient été préjudiciables à la sécurité des chemins de fer canadiens.

[*Text*]

Two weeks ago I saw the preliminary report for the first two months of this year—not even the first two months—from the NTA that showed that rail accidents have more than doubled already this year as compared to last year. I think last year showed about a 22% increase in main-line rail derailments. What is the view of the association in terms of the impact of deregulation on rail safety?

Mr. Abbot: There's no question that rail safety has deteriorated. Your office did some work on that, which we checked and fully agreed with, and that you submitted to the NTA and were looking for an inquiry into that. Of course nothing happened.

Again, it's the philosophy of deregulation. It's the American philosophy. What we have not had is a Mississauga or a Hinton. I mean, this is the whole concept of operating under a deregulated environment. You operate on this dog-eat-dog basis and everyone is happy. You're flying airlines at cheaper prices, so the public are happy because now they can fly at cheaper prices. And you're improving productivity, etc.

The idea is that you let the railway companies use an economic level of safety, not a regulated level. In other words, you have nobody saying, here is the level of safety we want you to operate in the public interest. You throw that away and you use the simplistic statement that, hey, absolutely no way would a railway ever operate unsafely because we'd have an accident, it costs them money and it's not in their interests. We've heard all of these arguments.

The insidious fact of it is that railways don't intentionally sit down and say that under a deregulated environment they are going to operate unsafely. What happens is that the thing is passed on. A vice-president of operations will say to the regional vice-president, "Submit your budget for 1982". You submit your budget. You may put in that budget hot box detectors, because you think hot box detectors should be there for safety reasons. Then, because of the economy, the president of the company says, "I want everybody to cut their budgets by 10%". What happens? The regional vice-president sits down and says, "Gee, I have to cut 10%", and at the end of the day he says, "Really we don't need hot box detectors because we've been operating for the past six years with no accident. I'll wait until my next budget; maybe the economy will be better." Out goes the hot box detectors.

Most times there is no ROI immediately on any device dedicated only to safety. The railways will come back and say, "What about the roller bearings? They're safer than friction bearings." But the railways put roller bearings in for the return on investment. The safety aspect was only an offshoot. We welcome it. But the whole philosophy of deregulation in the United States and here is that you end up with a level of safety regulation based on the economics of the railway.

[*Translation*]

J'ai vu il y a deux semaines le rapport préliminaire de l'Office pour les deux premiers mois de cette année—même pas tout à fait—indiquant que le nombre d'accidents ferroviaires a plus que doublé cette année par rapport à l'an dernier. Si je me souviens bien, on avait également enregistré l'an dernier une augmentation d'environ 22 p. 100 des déraillements sur les lignes principales. Quelle est donc l'opinion de votre association au sujet des conséquences de la déréglementation sur la sécurité ferroviaire?

M. Abbot: Il ne fait aucun doute que la sécurité a diminué. Votre bureau a fait certaines recherches à ce sujet, que nous avons vérifiées et avec lesquelles nous sommes parfaitement d'accord, et vous les avez d'ailleurs adressées à l'Office pour qu'il fasse une enquête. Évidemment, il n'a rien fait.

Encore une fois, c'est tout à fait conforme au principe fondamental de la déréglementation, selon la méthode américaine. Certes, nous n'avons pas eu de nouveau Mississauga ni de nouveau Hinton, mais cela ne change rien au principe fondamental de l'exploitation d'une société de chemin de fer dans un système déréglementé. On applique la loi du plus fort et tout le monde est heureux. On fait voler les avions au plus bas prix possible, et le public est content parce qu'il paie moins cher. En plus, cela permet d'améliorer la productivité.

Selon ce système, on laisse les sociétés de chemin de fer appliquer des critères économiques de sécurité et non pas des critères établis par voie réglementaire. Autrement dit, plus personne n'est là pour dire que l'intérêt public exige tel ou tel niveau de sécurité. On laisse tout aller en disant, de manière très simpliste, qu'aucune société de chemin de fer n'accepterait de toute façon de mettre la sécurité en danger car cela produirait des accidents et, comme les accidents coûtent cher, ce ne serait pas dans leur intérêt. Nous avons tous entendu ce genre d'arguments.

Évidemment, aucune société de chemin de fer ne prend la décision délibérée de mettre la sécurité en danger parce que le système a été déréglementé. Les choses se produisent autrement. Le vice-président des Opérations dit au vice-président régional: «Présentez-moi votre budget pour l'année prochaine». Dans ce budget, le vice-président régional a prévu des détecteurs de boîtes chaudes car il estime qu'il faudrait en installer pour des raisons de sécurité. Arrive ensuite le président de la société qui dit: «Je veux que tout le monde réduise son budget de 10 p. 100». Que se passe-t-il? Le vice-président régional se dit: «En fait, nous n'avons pas vraiment besoin de détecteurs de boîtes chaudes car cela fait six ans que nous n'avons pas eu d'accident. Nous en installerons l'année prochaine, lorsque j'aurai un budget plus élevé, grâce à la reprise économique». Et voilà comment on supprime les détecteurs de boîtes chaudes.

Dans la plupart des cas, les dispositifs de sécurité n'ont aucun effet immédiat sur la rentabilité de l'entreprise. Prenons le cas des roulements à rouleaux qui sont plus sécuritaires que les coussinets. Si les sociétés de chemin de fer ont installé des roulements à rouleaux, c'est parce qu'ils coûtaient moins cher et non pas parce qu'ils étaient plus sécuritaires, l'aspect sécurité n'étant que secondaire. Certes, nous sommes heureux que l'on ait pris cette décision, mais cela ne change rien au fait que le principe fondamental de la déréglementation, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada, est qu'on aboutit à des critères de sécurité fondés sur des paramètres économiques.

[*Texte*]

Again, I can draw the analogy simply to the mirror on your automobile. Obviously you're going to fix it. But your automobile will run if you don't fix it, so that month you put some money aside. Then you say, "Gee, I need something, a pair of shoes for my kid", so you buy the pair of shoes and the automobile mirror doesn't get fixed.

When I say this I'm not accusing the railways of going out and intentionally lowering the level of safety. It's an insidious thing that when you're left alone and you're driven by the bottom line, then the bottom line will become the arbiter of the level of safety you have in the country. That was found in the United States, and that is the way it's coming to here.

• 1150

Now we have people sitting down looking to cut signal systems. We have one maintainer who looks after a territory. Then we say maybe we'll extend his territory. When we have two, maybe we'll cut one. This is such an important issue. My friend, brother Platt, is dealing with this issue right now. I must tell you that the most important thing to the safety of a railway company is the signal system. Mr. Platt is dealing with this with the railways right now on cutting down territories for signal maintainers. Perhaps he could add a few words.

Mr. John E. Platt (International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers): It seems with safety it gets to be difficult to say what is an acceptable degree of safety. We would like everything to be perfectly safe and this sort of thing, but in the railway it can't be. Just as an example now, a decision has been made to cut 10,000 people. Some 200 or 300 of those are going to be signal maintainers, signal and communication maintainers, the men who maintain the signal systems, make the safety checks on them, the crossing protections, and this sort of thing.

These maintainers are governed by a company document which is called the 1199 book This is a document that is filed with the Department of Transportation as information only. It is not approved by DOT or anything like that. It is a company document. It directs the maintainer to make this safety check once a month, or to make that safety check once a quarter, etc. But of course when you make a decision ahead of time that 220 maintainers are going to go, then a maintainer's territory is going to become much larger. There are only so many working days in the month to do the tests. Then what happens is a re-examination of the 1199 book and people say, after the decisions are made to get rid of the positions, "Now we've got to look at the book". I was invited to be part of it, and I'm not because, well, we'll have to consider is it needed to test that every month? We can test it every second month.

A lot of these are safety checks to make sure the signals show the right indications, to make sure that the crossing protections flash at the right time when trains are coming, and this sort of thing. Who can say that an extra month here would

[*Traduction*]

Je reprends l'analogie du rétroviseur de votre automobile. Évidemment, vous allez le réparer un jour mais, si vous n'avez pas de problème immédiat, vous repoussez la décision parce que cela vous permet de mettre de l'argent de côté, par exemple pour acheter une paire de chaussures à votre enfant. Et votre rétroviseur n'est toujours pas réparé.

En disant cela, je n'accuse pas les sociétés de chemin de fer de mettre délibérément la sécurité en danger. Il se trouve simplement que c'est une conséquence inévitable lorsque toutes les décisions sont prises en fonction de critères purement économiques. C'est ce qu'on a constaté aux États-Unis et c'est ce qui arrive ici.

Il y a maintenant des gens qui veulent imposer des coupures dans les systèmes de signalisation. Il y en a qui veulent étendre le territoire dont s'occupe chaque agent d'entretien. Là où il y en a deux, on envisage de faire avec un seul. Mon ami, le confrère Platt, s'occupe actuellement de cette question. Vous devez savoir que l'élément le plus important pour la sécurité d'une société de chemin de fer, c'est le système de signalisation. M. Platt participe actuellement à des discussions avec les sociétés de chemin de fer qui veulent réduire le nombre d'agents d'entretien de la signalisation. Peut-être pourrait-il ajouter quelques mots?

M. John E. Platt (représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité): Il est peut-être parfois difficile de déterminer ce qu'est un niveau acceptable de sécurité. Bien sûr, nous voudrions que tout soit parfaitement sécuritaire mais, dans une société de chemin de fer, ce n'est pas possible. Je vais vous donner un exemple. On a décidé d'éliminer 10 000 employés, dont 200 ou 300 seront des employés d'entretien des systèmes de signalisation et de communication, c'est-à-dire des personnes qui en vérifient le bon fonctionnement, notamment pour les passages à niveau.

Ces employés travaillent avec un document d'entreprise que l'on appelle le livre 1199. C'est un document qui a été déposé au ministère des Transports uniquement à titre d'information, et qui n'a donc aucunement été approuvé officiellement par le ministère. C'est un document de l'entreprise. Il donne à l'agent d'entretien l'instruction de faire des vérifications une fois par mois, une fois par trimestre, etc. Évidemment, quand on décide d'éliminer 220 postes d'agents d'entretien, le territoire de ceux qui restent s'élargit considérablement. Comme il n'y a qu'un nombre limité de jours ouvrables dans l'année, on commence à réexaminer les instructions figurant dans le livre 1199 afin de trouver des méthodes pour faire faire le même travail avec moins d'employés. J'ai été invité à participer à ce processus, ce que j'ai refusé. En effet, que va-t-on faire dans ce contexte? On va se demander s'il est vraiment nécessaire de tester tel ou tel système chaque mois et si on ne pourrait pas le tester seulement une fois tous les deux mois, par exemple.

Bon nombre de ces vérifications de sécurité sont destinées à garantir que les systèmes de signalisation donnent les bonnes indications, que les signaux de protection des passages à niveau s'allument au bon moment, lorsque les trains arrivent, etc. Qui

[*Text*]

make a difference? It doesn't cause an accident the next day or anything like that, but it lowers the levels of safety. Basically what gets me about this is that the level of safety is determined after you've determined the amount of people you have. Really that's what happens.

Mr. Angus: Just as an observation, the timeliness is an important one because last summer in Nakina the lack of a weekend track inspection crew meant the death of two men. That inquest is taking place now. There's a relationship.

Mr. Abbot: If the chairman will permit, since this issue has been brought up, I think Mr. Bennett of the United Transportation Union could add something in this area of safety because it is definitely of concern among the railway employees. A few more comments from Mr. Bennett won't do any harm.

Mr. Ron Bennett (Canadian Legislative Director, United Transportation Union): Thank you, Mr. Abbott. I shall be brief. It is very important. Mr. Angus has brought up our concern about the lack of inspections, and not only a lack of track inspections as happened in Nakina where two of our members died, but also lack of inspection of rail equipment. This is one of the things that we've seen as a downgrading of all types of inspection on the railway since *Freedom to Move*. It's one of the concerns we had. To leave it up strictly to profit, if it's good for a company's bottom line then it'll do it. I believe that is something we really have to be on guard about. Although the main issue for this committee here may not be safety, when you start talking about rationalization and deregulation of the rail industry I think this committee should continue to look at the safety issue.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I want to pursue for a moment the question of rationalization of prairie branch lines since I come from that part of the world. Of course one of the recommendations of the NTA Review Commission was that the rationalization of the prairie branch-line structure not be delayed and, Mr. Abbot, it's fair to say, you concur with that.

• 1155

I heard your rather lengthy response to Mr. Manley. At the end of your response, I think you indicated that at the end of the day, if the choice is a short line or nothing, you would have to look at the short-line options. I want to make absolutely sure that I understand where you're coming from on it. It's obvious that there has been considerable concern, I think considerable pressure, considerable feeling, across 600 or 700 miles of prairie to see that branch line rationalized. I think everyone realizes that there has to be some degree of rationalization.

[*Translation*]

peut dire que faire la vérification une fois tous les deux mois au lieu d'une fois tous les mois changera quelque chose au fonctionnement du système? Évidemment, il n'y aura pas nécessairement d'accident le lendemain du jour où l'on aura pris la décision, mais il n'en reste pas moins qu'on aura ainsi réduit le niveau de sécurité du système. Ce qui est tout à fait déplorable, à mes yeux, c'est qu'on détermine le niveau de sécurité après avoir déterminé le nombre d'employés qui s'en occuperont.

M. Angus: Je voudrais cependant faire une remarque en disant que c'est un facteur très important, comme on a pu le constater l'été dernier à Nakina, où l'absence d'une équipe d'inspection des voies pendant la fin de semaine a entraîné la mort de deux hommes. Une enquête est en cours à ce sujet. Il y a donc un lien très direct entre la sécurité et les effectifs.

M. Abbot: Si le président est d'accord, je pense que M. Bennett, des Travailleurs unis des transports, pourrait ajouter quelque chose à ce sujet puisque son syndicat est manifestement préoccupé par la sécurité du personnel ferroviaire. Quelques remarques complémentaires de sa part ne feront pas de tort.

M. Ron Bennett (directeur, Législation canadienne, Travailleurs unis des transports): Merci, monsieur Abbot. Je serai bref. Cette question est très importante. M. Angus a parlé de l'inspection insuffisante des voies ferrées à Nakina, qui a provoqué la mort de deux de nos membres, mais je voudrais ajouter qu'il y a aussi un manque d'inspection du matériel ferroviaire. C'est l'une des choses que nous avons constaté depuis *Aller sans entraves*: il y a une détérioration de toutes les catégories d'inspection. Si on applique uniquement le critère du profit, on ne fera des inspections que si elles contribuent à la rentabilité de l'entreprise. À mon avis, ce n'est pas acceptable. Certes, la sécurité n'est pas le problème primordial dont est saisi votre comité, mais si vous voulez parler de rationalisation et de déréglementation de l'industrie ferroviaire, vous ne pouvez laisser de côté les problèmes de sécurité.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je voudrais revenir quelques instants à la rationalisation des embranchements dans les Prairies, puisque je viens de cette région. Nous savons que l'une des recommandations de la Commission d'examen de la LTN était de procéder sans tarder à cette rationalisation, ce que vous ne contestez pas, monsieur Abbot.

Dans votre réponse relativement longue à M. Manley, vous avez dit, vers la fin, que si l'alternative était des lignes courtes ou rien, vous seriez prêts à examiner la solution des lignes courtes. Je voudrais m'assurer que nous nous comprenons bien là-dessus. Il est évident que l'idée de rationaliser les 600 ou 700 milles d'embranchements des Prairies suscite des réactions passionnées parmi les populations locales. Tout le monde comprend aujourd'hui, à mon avis, qu'il faut procéder à une certaine forme de rationalisation.

[*Texte*]

The fear, and I suspect the reality over an extended period of time, is that we're eventually going to see two lines of steel across the prairies and the grain will somehow have to get there. The question is will it get there through the maintenance of some of the existing trackage operated as a short line, or will it get there through long-haul trucking? I think those are really the only possibilities.

Given those circumstances, are you in favour of the short-line concept to do that, or are you satisfied to see it going to what many would see as a lower-cost trucking option?

Mr. Abbot: First, I would say to you that it has been known to government—different governments—for many years, that there is a need to rationalize and move grain to egress ports, particularly Vancouver and Thunder Bay, in a much more efficient way than the duplicative way in which the prairie branch-line history has grown up. They were back-hauled. It's insanity.

Mr. Wilson: Yes. You said that earlier.

Mr. Abbot: There's absolutely no question about that reality. I have known it since the the Hall hearings some years ago; the government has known it. It's a fact.

Unfortunately, in this country we have to look at not only the realities from a transportation point of view but at the various political interests that get involved. We have the western ministers in cabinet, we have the farmers, we have the elevator companies, a whole mishmash of things, that are looking at things not from a transportation efficiency perspective but for their particular clients or groups. I understand that.

We also have the great debate, which has been going on for a number of years now, of where to put the $722 million we are paying under the WGTA, the Western Grain Transportation Act, that is now going to the railways to move grain. That decision is fundamental to the resolution of this problem. It's a crucial debate to the survival of the Canadian National and Canadian Pacific railways. There's absolutely no question about that.

I see you looking at your watch. What is it you want me—

Mr. Wilson: With respect, if I may, I think that a lot of what you're saying you already said to Mr. Manley. I was frankly hoping, Mr. Abbot, for a shorter response to the question of—

Mr. Abbot: Give me a short question and I'll give you a short response.

Mr. Wilson: Certainly. Perhaps the chairman should get a stop watch out. I think the responses are 10 times longer than the questions.

I asked you a simple question as to whether you would prefer to see short lines or whether you would suffer the abandonment of the lines and the trucking option.

Mr. Abbot: The answer to that is quite obvious. If we have to live with short lines, we want short lines rather than going to trucking. Absolutely.

Mr. Wilson: Fair enough.

[*Traduction*]

Ce que l'on craint, c'est que l'on aboutisse en fin de compte à une seule voie ferrée traversant les Prairies et que les agriculteurs devront acheminer d'une manière ou d'une autre leurs céréales jusqu'à cette voie ferrée. Je soupçonne que c'est ce qui va arriver à terme. La question est de savoir si l'on va continuer d'entretenir certaines des voies existantes, sous forme de lignes courtes, pour l'acheminement de ces céréales, ou si cet acheminement devra se faire par camions, sur de longues distances. À mon avis, c'est la seule alternative qui se présente aux agriculteurs.

Cela étant, préférez-vous le système des lignes courtes ou seriez-vous prêts à accepter que beaucoup de producteurs céréaliers aient recours au camionnage, qui coûterait moins cher?

M. Abbot: Disons tout d'abord que le gouvernement sait depuis très longtemps qu'il est nécessaire de rationaliser le système de transport des céréales vers les ports d'exportation, notamment Vancouver et Thunder Bay, pour que le système soit beaucoup plus efficient qu'il ne l'était dans le passé, avec les embranchements des Prairies. Il y avait des retards considérables et c'était une situation absurde.

M. Wilson: Oui, vous l'avez déjà dit.

M. Abbot: C'est là un facteur incontournable. Je le sais depuis les audiences de la Commission Hall, il y a quelques années, et le gouvernement le sait aussi.

Hélas, dans ce pays, les problèmes doivent être envisagés non seulement du point de vue des transports mais aussi du point de vue des intérêts politiques en jeu. Autrement dit, il faut tenir compte des intérêts des ministres des provinces de l'Ouest, des agriculteurs, des sociétés d'entreposage des céréales, et d'une multitude de choses qui obligent à analyser les problèmes non seulement du point de vue de l'efficience mais aussi du point de vue du clientélisme. J'en suis parfaitement conscient.

Il faut tenir compte aussi du grand débat qui dure depuis plusieurs années sur ce que l'on va faire des 722 millions de dollars que l'on paye actuellement au titre de la LTGO, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, somme qui est actuellement versée aux sociétés de chemin de fer pour transporter les céréales. Cette décision est fondamentale dans ce contexte. C'est un débat crucial pour la survie du CN et du CP. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Je vous vois regarder votre montre. Que voulez-vous que je. . .

M. Wilson: Veuillez m'excuser, mais ce que vous me dites là, vous l'avez déjà dit à M. Manley. Très sincèrement, j'espérais que vous pourriez répondre plus brièvement à la question. . .

M. Abbot: Posez-moi une question brève et je vous donnerai une réponse brève.

M. Wilson: Certainement. Le président pourrait peut-être minuter les réponses, qui me semblent être 10 fois plus longues que les questions.

Je vous ai demandé très simplement ce que vous choisiriez entre la préservation des lignes courtes et l'option du camionnage.

M. Abbot: Ma réponse est évidente. Si nous devons accepter des lignes courtes, pour éviter le camionnage, nous accepterons les lignes courtes. Absolument.

M. Wilson: Très bien.

[*Text*]

It's pretty obvious that the reason for the existence of short lines is there is a lower labour component, I think both in terms of wages and in terms of what some would see as restrictive work rules. The question then is will you insist on these so-called successor rights, in that any short-line operation is going to be burdened with the same kind of labour costs that CN, for example, faces?

Mr. Abbot: Obviously, there is no short answer to that. But there is an answer to it in the long term. I could give you a history on that, but obviously you don't want to hear a history on that.

Mr. Wilson: I don't have time.

• 1200

Mr. Abbot: Right now two provinces, in their wisdom, have decided they will enact statutes to overcome what, again, Mazankowski's flagship short-line railway in the Stettler subdivision went to the Supreme Court to get a ruling on, which was to get rid of successor rights. Two provinces in Canada, duly elected, have decided in their wisdom that that is a wrong way to deal with employees. It wasn't me, it wasn't the railway unions; it was the Province of British Columbia and the Province of Ontario. So these things exist. That was a decision made.

Now, I would say that one day, somewhere along the way, whether I agree or disagree, the reality is there are going to be short-line railways. They are going to be operated by companies such as Railtech that are coming up here and establishing themselves as a non-union operator. They are doing it now. And obviously they will start operating the short-line railways. They will go outside the collective bargaining agreement to hire people and will run on a non-union basis.

But I say to you that management and railways came first. The unions were a reaction to mismanagement, to put it in the short term. Now these people are wiping the slate clean by obviating collective agreements with their employees because they have mismanaged.

We don't have employment security agreements in the cost and workload you're talking about because we had some great power to dictate to the railway companies to keep them. These were negotiated at the bargaining table. And if they were inept at the bargaining table and we put our wisdom into long-term job security and didn't take wages at that time but forwent them, and the railways agreed to that, that is not our problem. It is the railways that negotiated these work rules, not us.

But putting that aside, they have found a mechanism to obviate these contracts they entered into in good faith because the bottom line dictates that they have to do that.

Again I would say to you that as the short lines become Americanized, such as Railtech, our Canadian railway system will disappear. And I will tell you that if you start off in good faith and you have 10 employees, you don't need a union. But unions grew out of mismanagement. When an employer gets 100 employees, 200 employees, he will do the same historically, because it is almost genetic in a capitalist system, and unions will come back in again anyway.

[*Translation*]

Il est cependant évident que la justification des lignes courtes est qu'elles coûtent moins cher en main-d'oeuvre, c'est-à-dire non seulement en salaires mais aussi sur le plan des règlements du travail, qui sont moins restrictifs. Voici donc la question qui découle de votre réponse: Allez-vous insister pour conserver tous vos droits acquis si l'on met en place un système de lignes courtes, ce qui obligerait les sociétés concernées à assumer le même fardeau, sur le plan des frais de main-d'oeuvre, que le CN, par exemple?

M. Abbot: Il n'y a manifestement pas de réponse courte à cette question, mais il peut y avoir une réponse à long terme. Je pourrais vous faire l'historique de cette situation, mais il est évident que cela ne vous intéresse pas.

M. Wilson: Je n'ai pas le temps.

M. Abbot: Deux provinces ont décidé d'adopter des lois pour éviter ce que voulait faire la société de ligne courte modèle de Mazankowski's, dans la subdivision de Stettler, lorsqu'elle est allée devant la Cour suprême pour tenter d'éliminer cette protection des droits acquis. Autrement dit, deux assemblées législatives du Canada, dûment élues, ont décidé que ce n'est pas une bonne façon de traiter avec le personnel. Ce n'est pas moi qui ai pris cette décision, ce ne sont pas les syndicats des chemins de fer, ce sont la province de la Colombie-Britannique et la province de l'Ontario.

Cela dit, que ça me plaise ou non, je dois reconnaître qu'il y aura un jour des sociétés de chemin de fer de ligne courte. Ce seront des sociétés comme Railtech, qui viendront s'établir ici pour essayer de travailler avec une main-d'oeuvre non syndiquée. Elles le font déjà aujourd'hui. Elles essayeront de recruter du personnel non syndiqué pour ne pas être liées par les conventions collectives.

Il n'en reste pas moins que si les syndicats se sont implantés dans le secteur ferroviaire c'est en réaction à la mauvaise gestion des sociétés. Aujourd'hui, ces nouvelles sociétés essayent de tirer un trait sur les conventions collectives parce qu'elles sont également mal gérées.

Avec ces sociétés, il n'y a pas d'entente sur la sécurité d'emploi, entente qui avait cependant été négociée par les syndicats, lesquels avaient obtenu beaucoup de pouvoir pour obliger les sociétés ferroviaires à les mettre en application. Et puis, si les sociétés ont négocié de manière inepte avec nous, et si nous avons préféré obtenir la sécurité d'emploi à long terme au prix d'augmentations de salaire moins élevées, et si les sociétés de chemin de fer l'ont accepté, ce n'est pas notre problème. Ce sont les sociétés de chemin de fer qui ont négocié ces règles de travail, pas nous.

Maintenant, elles ont trouvé une solution pour se débarrasser de ces conventions collectives qui avaient été négociées de bonne foi, parce que les critères de rentabilité les obligent à s'en débarrasser.

Je le répète, à mesure que s'implanteront au Canada des sociétés américanisées, comme Railtech, notre réseau ferroviaire va s'effondrer. Je vais vous dire ceci: une société qui commence de bonne foi et qui a 10 employés n'a pas besoin de syndicat. Les syndicats sont arrivés parce que les affaires étaient mal gérées. Quand l'employeur arrive à 100 employés ou à 200, il ne peut s'empêcher de mal gérer les choses, parce que c'est presque génétique dans le système capitaliste, et les syndicats réapparaissent immanquablement.

[*Texte*]

So the answer is we support successor rights.

Mr. Wilson: I thought you would.

Mr. Abbot: Well, sure.

Mr. Wilson: Another avenue I want to pursue with you is the question of costs. On page 104 of the NTA Review Commission, reference is made to these employment security agreements. I think that is what they are called. That relates to some previous down-sizings. It says that a major cost of labour down-sizing is associated with severance payments; that in 1985 Canada's railways negotiated an employment security package with their employees who had completed eight years of cumulative compensated service and these employees were entitled to draw salary and benefits until they retire. It said that in 1991 the cost to CN amounted to $94 million, and to CP $251 million that same year, to cover severance payments and related expenses, although this amount covered several years. It goes on to say that severance payments of this generosity obviously erode the economies to be achieved by down-sizing, and that this situation should not have been allowed to develop.

So I assume when you are talking about the failure of management and the incompetence and so on, in part, at least, it relates to these agreements that were entered into. Is that the point you were getting at?

Mr. Abbot: Exactly. They negotiated these agreements, and they are there. These agreements were negotiated in good faith. We have no hammer pounding the head of the CNR, saying, you sign here or. . . It is the reverse actually.

Mr. Wilson: That is fair enough, because I would certainly agree with you there.

I think in your brief you speak of representing about 60,000 employees in the various—

Mr. Abbot: I would say that for the unions that are part of the CRLA it is in the area of 60,000. But we have to keep recounting that because it is diminishing.

Mr. Wilson: Sure. But as we speak it is in the area of 60,000.

Mr. Abbot: Hopefully.

Mr. Wilson: What is the average wage?

• 1205

Mr. Abbot: The average wage of a railway worker would be about $850 a week. We'll say $42,000, $43,000 a year. And by the way, it would be more than that if the government had not rolled back a god-damn agreement that would have been negotiated willingly with the railways. The government came along and took it back from us. So we're a bit underpaid there.

Mr. Wilson: I guess it depends on the thrust of the government as to whether you have ones such as the ones in B.C. and Ontario that are happy to play the successor agreement game or whether you have ones that I suppose have some overall concern with reality.

As my final comment, chairman, I think there is some mention of New Jerusalem in the brief.

[*Traduction*]

Ma réponse est donc que nous appuyons le maintien des droits syndicaux.

M. Wilson: Je m'en doutais.

M. Abbot: Bien sûr.

M. Wilson: Examinons maintenant la question des coûts. Dans son rapport, la Commission d'examen de la LTN parle de ces ententes sur la sécurité d'emploi. Examinant les compressions d'effectif réalisées antérieurement, elle affirme que ces compressions d'effectif ont coûté très cher parce qu'il a fallu verser des indemnités de départ. En 1985, les sociétés de chemin de fer du Canada ont négocié des clauses de sécurité d'emploi en vertu desquelles les employés qui avaient huit années de service cumulé rémunéré obtenaient le droit de toucher leurs salaires et leurs avantages sociaux jusqu'à leur retraite. Selon la Commission, pour 1991, cela a coûté 94 millions de dollars au CN, et 251 millions de dollars au CP, bien que les paiements couvraient plusieurs années. La Commission en conclut que la générosité de ces indemnités de départ réduit évidemment les économies réalisées par les compressions d'effectif et que cela ne saurait continuer.

Quand vous parlez de mauvaise gestion et d'incompétence de la part des sociétés ferroviaires, je suppose que vous voulez parler de ces ententes qu'elles ont acceptées, n'est-ce pas?

M. Abbot: Exactement. Ce sont elles qui les ont négociées, et nous avons participé aux négociations de bonne foi. Nous n'avons pas cogné sur la tête du président du CN pour l'obliger à accepter ces dispositions. En fait, c'est le contraire qui s'est passé.

M. Wilson: Je suis certainement d'accord avec vous à ce sujet.

Vous dites dans votre mémoire que vous représentez 60 000 employés des divers. . .

M. Abbot: Il y a à peu près 60 000 employés qui font partie de l'Association des syndicats de cheminots du Canada, mais le nombre baisse sans cesse.

M. Wilson: Certes. A l'heure actuelle, c'est 60 000.

M. Abbot: Je l'espère.

M. Wilson: Quel est leur salaire moyen?

M. Abbot: Le salaire moyen d'un cheminot est d'environ 850$ par semaine, ce qui fait 42 000$ à 43 000$ par an. J'ajoute d'ailleurs que ce serait plus si le gouvernement n'était pas revenu sur la maudite convention que nous avions négociée de bonne foi avec les sociétés de chemin de fer. Il a mis son nez dans nos affaires et nous a pris de l'argent. Nous sommes donc un peu sous-payés.

M. Wilson: Évidemment, ce n'est pas la même chose quand il y a des gouvernements comme ceux de la Colombie-Britannique et de l'Ontario, qui jouent avec allégresse le jeu des droits acquis, et avec certains autres gouvernements qui tiennent à tenir compte de la réalité.

Pour conclure, monsieur le président, j'ai vu qu'on parle dans le mémoire de la nouvelle Jérusalem.

[*Text*]

Mr. Abbot: Yes. Mr. Mazankowski—a New Jerusalem.

Mr. Wilson: I think you're probably well on your way to achieving it in Ontario. My congratulations to you for that.

Mr. Abbot: Since Mr. Mazankowski's deregulation we have airlines going bankrupt and Canadians running around like refugees in airports. We have two bankrupt airlines and two railways on the verge of bankruptcy. That's the great Jerusalem he promised with deregulation. Christ, I'll tell you, I'm waiting to see it.

Mr. Wilson: This could go on at great length. But I think it's quite evident from the NTA report that the major problems of the railway industry relate to the kind of unrealistic cost they've been saddled with. I agree, incompetence; no question about it. Whoever executed those agreements that paid people forever for doing nothing, that is incompetence.

Mr. Abbot: Well, it was certainly efficient on our part.

Mr. Wilson: But make no mistake, it is one of the absolutely major problems in terms of railways being on the edge of bankruptcy. You can't deny that.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Wilson.

I'm going to go to second rounds now. I have been very generous with time allocations on the first round, but we'll go strictly by the five-minute limit on the second round.

Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, welcome to the committee. Thank you for your brief.

I want to follow along the line of the questioning my colleague has just concluded. But there is an extension to his question that I think has to be asked. If I understand the question correctly, he asked if the extensions and the compensatory agreements that were reached were high. I think your answer to his question was, well, sure, but we didn't hold a hammer over CN's head when we negotiated these things.

Mr. Abbot: That is right.

Mr. Keyes: Are you, as representatives of employees of the rail lines, prepared to go back and say, maybe we've negotiated too much for ourselves, and are prepared to bite the bullet in some way and reduce your annual increase?

Mr. Abbot: Absolutely not. Our view is—

Mr. Keyes: So you're steadfast when you say, no, we won't go back.

Mr. Abbot: This has to be clarified to the degree. The process of negotiations in Canada under the Canada Labour Code—

Mr. Keyes: I realize all that. I don't have to go into a labour code discussion with you.

But the agreement was reached, and now we're at a point where maybe some people have to bite the bullet in order to prevent lay-offs or the eventuality of bankruptcy; that for the good of many we are all going to help out somehow. Are the the railways prepared to sit down and renegotiate?

[*Translation*]

M. Abbot: Oui, la nouvelle Jérusalem à la Mazankowski.

M. Wilson: Je suppose que vous êtes en bonne voie de trouver la nouvelle Jérusalem en Ontario. Je vous en félicite.

M. Abbot: Depuis la déréglementation de M. Mazankowski, nous avons des compagnies aériennes qui font faillite et des Canadiens qui courent comme des réfugiés dans les aéroports. Nous avons deux compagnies aériennes en faillite, et deux compagnies de chemin de fer au bord de la faillite. Voilà la nouvelle Jérusalem de la déréglementation. Nom de Dieu, ça va être beau.

M. Wilson: Nous pourrions continuer longtemps ce débat, mais il me paraît évident, à la lecture du rapport sur la LNT, que l'un des grands problèmes des sociétés de chemin de fer est qu'elles sont écrasées par des coûts complètement irréalistes. Certes, je conviens qu'elles ont fait preuve d'incompétence, c'est incontestable. Quiconque a ratifié des conventions collectives prévoyant qu'on paierait des gens à ne rien faire a été d'une incompétence noire.

M. Abbot: C'est un reproche que vous ne pouvez pas nous faire.

M. Wilson: Mais, ne vous y trompez pas, c'est l'une des raisons majeures pour lesquelles les sociétés ferroviaires sont au bord de la faillite. Vous ne pouvez pas le nier.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Wilson.

Nous allons maintenant passer au deuxième tour. J'ai fait preuve de beaucoup de générosité en ce qui concerne le temps de parole du premier tour, mais pour le deuxième, nous nous limiterons strictement à la règle des cinq minutes.

Monsieur Keyes.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Messieurs, je vous souhaite la bienvenue devant ce comité et je vous remercie de votre mémoire.

Je voudrais poursuivre sur le même sujet, car je pense qu'il faut aller un peu plus loin. Si j'ai bien compris sa question, il vous a demandé si les ententes compensatoires qui ont été négociées coûtaient trop cher. Dans votre réponse, vous en avez convenu, mais en ajoutant que ce n'est pas vous qui aviez imposé ces choses au CN.

M. Abbot: C'est cela.

M. Keyes: Puisque vous représentez les cheminots, êtes-vous prêt à dire aujourd'hui que vous accepteriez des baisses de salaires, puisque vous convenez que vous avez obtenu trop par la négociation collective?

M. Abbot: Absolument pas. Nous considérons que. . .

M. Keyes: Vous êtes donc tout à fait ferme à ce sujet, vous ne ferez pas marche arrière?

M. Abbot: Je voudrais préciser la situation. Au Canada, les négociations collectives relèvent du Code canadien du travail. . .

M. Keyes: Je le sais bien. Nous n'allons pas nous mettre à discuter du code du travail.

La question est de savoir si certaines personnes seront prêtes aujourd'hui à accepter quelques sacrifices afin d'éviter les mises à pied qui résulteraient de la faillite des sociétés de chemin de fer. Autrement dit, tout le monde est-il prêt à faire un effort dans l'intérêt commun? Les sociétés de chemin de fer sont-elles prêtes à renégocier?

[*Texte*]

Mr. Abbot: First of all, let me say to you that I don't agree with the implied assumption that the agreements we negotiated in good faith with the railways were in any way too high. As a matter of fact, I wish we could bring our membership to some of these meetings, because we get hell for not doing an efficient job for our members. We come here and we are told that we have done a marvellous job.

Mr. Keyes: All right.

On page 105 of *Competition in Transportation*, volume II, under labour compensation, as you have indicated to my colleague, average weekly earnings in the railway transport sector were $841—I think you said $850—in April/June of 1992, against the figure of $565 for the trucking industry; that average weekly earnings in the rail industry were 49% more than in the trucking industry. The NTA commission says that should this differential be reduced from 49% down to 35%, then this would reduce the labour expenses of Canadian railways by some $230 million per year, or 10% of their annual wage bill.

• 1210

Mr. Abbot, do you agree, or have you verified these data? First, did you verify it, and do you agree with it?

Mr. Abbot: Our role in life is to collective bargain and get what we can—

Mr. Keyes: No, no. Can you answer my question? Did you—

Mr. Abbot: But your question is irrelevant.

Mr. Keyes: I'll come around for you. But did you verify the data, and do you agree with the figures?

Mr. Abbot: No, I did not verify the data. It's not my concern. All I would say is that perhaps the teamsters should join us. We'd bring their wages up to those of the railway workers.

Mr. Keyes: What I'm trying to establish here with you, sir, is if we see one sector with wage agreements that are 49% higher than another sector, then something is out of kilter. Hey, I'll give you a badge. You're a hell of a negotiator. Your team put together the team. They went against the company and got a heck of an agreement. And congratulations to you.

Mr. Abbot: But they missed that.

Mr. Keyes: But down the road... Whenever that was negotiated—

Mr. Abbot: On October 1.

Mr. Keyes: —I'm not sure if the circumstances—

M. Abbot: Écoutez, mon ami.

On October 1, every two years since we've had negotiations, we can ask for anything we want. The railways can ask for anything they want. If they want to change work rules, the place to do it is not in the media, it is at the bargaining table. If they come along and say to us, we have to do this, we have to have this change—

[*Traduction*]

M. Abbot: Laissez-moi tout d'abord préciser que je n'accepte pas l'idée sous-jacente de votre question, c'est-à-dire que les conventions qui ont été négociées de bonne foi avec les sociétés ferroviaires étaient beaucoup trop généreuses. De fait, j'aimerais bien que certains de nos membres puissent participer à ces réunions car ils nous accusent souvent de ne pas bien les défendre. Or, quand nous venons ici, nous entendons dire que nous avons fait un excellent travail.

M. Keyes: Très bien.

Dans le volume II, *La concurrence dans les transports*, on trouve des données sur les salaires dans les sociétés de chemin de fer. Comme vous l'avez dit à mon collègue, le salaire hebdomadaire moyen dans le secteur ferroviaire était de 841$—je crois que vous avez dit 850$—en avril/juin 1992, alors qu'il était de 565$ dans l'industrie du camionnage. Autrement dit, il était plus élevé de 49 p. 100. Selon la Commission, si cette différence était ramenée de 49 p. 100 à 35 p. 100, les coûts salariaux des sociétés ferroviaires du Canada baisseraient de près de 230 millions de dollars par an, ce qui représente 10 p. 100 de leur facture salariale annuelle.

Première question, monsieur Abbot: Avez-vous vérifié ces chiffres et les acceptez-vous?

M. Abbot: Notre mission dans la vie est de négocier des conventions collectives et d'essayer d'obtenir ce que nous pouvons...

M. Keyes: Pourriez-vous répondre à ma question?

M. Abbot: Elle n'a aucune pertinence.

M. Keyes: Nous allons poursuivre le débat, mais je voudrais quand même vous demander si vous avez vérifié ces chiffres et si vous êtes d'accord.

M. Abbot: Non, je n'ai pas vérifié ces chiffres, ce n'est pas mon problème. Tout ce que je vous dirai, c'est que nous devrions peut-être nous associer aux Teamsters, pour que nos salaires soient égaux aux leurs.

M. Keyes: Etes-vous cependant prêt à reconnaître qu'il y a quelque chose de profondément déséquilibré si les salaires d'un secteur sont de 49 p. 100 plus élevés que ceux d'un autre? Ecoutez, je suis tout à fait à même de reconnaître que vous êtes un négociateur du tonnerre. Vous avez confronté l'employeur et vous avez obtenu une convention collective du tonnerre. Je vous en félicite.

M. Abbot: Mais ils ont mamqué ça.

M. Keyes: A terme, cependant... Depuis le moment où vous avez négocié cela...

M. Abbot: Le 1er octobre.

M. Keyes: ...je ne sais pas si les circonstances...

Mr. Abbot: Listen, my friend.

Le 1er octobre, tous les deux ans, depuis que nous négocions, nous pouvons demander tout ce que nous voulons. De leur côté, les sociétés ferroviaires peuvent demander tout ce qu'elles veulent. Si elles veulent changer les règles de travail, ce n'est pas dans la presse qu'elles doivent essayer de le faire mais à la table de négociation. Si elles viennent nous dire à la table de négociation qu'il faut changer telle ou telle chose...

[*Text*]

Mr. Keyes: I'm not talking about work rules; I'm talking about wages.

Mr. Abbot: Well, wages are the same thing. Everything is open at the bargaining table.

Mr. Keyes: Let's be specific here. The problem is money, and money means wages, and wages are here. The average railway employee gets 49% more than—

Mr. Abbot: Well, that—

Mr. Keyes: There's no way? I'm not saying that this is what the report says, I'm just—

Mr. Theo Stol (National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers): Sir, I represent clerical workers, truck drivers and the like. The average wage there is approximately $10.50 per hour. And let me say to you that the truckers within Canadian National are earning a hell of a lot less than the average teamster contract.

Mr. Keyes: Do you have specific figures or anything?

Mr. Stol: I don't know, sir, where you get the figure of the average rate in the trucking industry of $5.65 an hour.

Mr. Keyes: I'm not pulling this out of the air. I'm reading volume II of the commission report, and the commission report says that the average weekly earnings in the railway transport were $841, as admitted by your chairman, against the—

Mr. Stol: That's probably the reason that it's wrong.

Mr. Keyes: Well, your chairman is wrong, too, then.

Mr. Stol: No. I say that the report is wrong.

Mr. Keyes: But Mr. Abbot said about 10 minutes before I read this that the average was $850, which is $9 more than this report says.

Mr. Stol: A wage of $850 a week, he said?

Mr. Keyes: Yes. And this is $841. So the figure is obviously not wrong. Mr. Abbot is in agreement with the report.

Mr. Abbot: When you talk about averages, you must. . . Let me put it this way. That average may go up. If we put Brian Smith's $200,000 and Tellier's $400,000. . . I don't know why we have two of them. There's a case for down-sizing right there. But we'll put aside that.

An hon. member: Two offices.

Mr. Abbot: That's right, two offices.

I just thought it would be like Question Period. I see from you people that you throw these things in.

It's an average. The problem, and it has always been a problem, and I think we're going to clarify it right now, is the salary of the locomotive engineer. . . Everybody zeroes in on the salary. Sure, he's at the top. But there are people at the bottom. Pilots are at the top, and there are people at the bottom.

Nous avons ici M. Gilles Hallé, le vice-président de la Fraternité des ingénieurs de locomotives. Voulez-vous répondre à cette question pour mettre les choses au clair une fois pour toutes?

[*Translation*]

M. Keyes: Je ne parle pas des règles de travail, je parle des salaires.

M. Abbot: C'est la même chose. A la table de négociation, tout peut être discuté.

M. Keyes: Soyons précis. Le problème, c'est l'argent, et l'argent, ce sont les salaires et les salaires sont ici. En moyenne, un cheminot touche 49 p. 100 de plus que. . .

M. Abbot: Cela. . .

M. Keyes: Ce n'est pas vrai? Je lis ce que je vois dans ce rapport mais. . .

M. Theo Stol (vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Je dois vous dire, cher monsieur, que je représente des commis, des chauffeurs de camion, et d'autres employés de catégorie semblable dont le salaire moyen est d'environ 10,50$ l'heure. Laissez-moi vous dire que les camionneurs du Canadien National gagnent sacrément moins que le salaire moyen négocié par les Teamsters.

M. Keyes: Avez-vous des chiffres à ce sujet?

M. Stol: Je ne sais pas d'où vous tirez ce chiffre moyen de 5,65$ l'heure dans l'industrie du camionnage.

M. Keyes: Je ne l'invente pas, je le trouve au volume II du rapport de la Commission. Je lis que le salaire moyen des cheminots est de 841$ et, comme l'a reconnu votre président. . .

M. Stol: C'est probablement pour cela que c'est faux.

M. Keyes: Et votre président a donc lui aussi tout faux, n'est-ce pas?

M. Stol: Non, je dis que le rapport est faux.

M. Keyes: Mais M. Abbot a dit il y a à peine 10 minutes que le salaire moyen est de 850$, ce qui est 9$ de plus que ce que dit ce rapport.

M. Stol: Il a parlé de 850$ par semaine?

M. Keyes: Oui. Dans ce rapport, on dit 841$. Le chiffre n'est donc manifestement pas erroné. M. Abbot est d'accord avec ce rapport.

M. Abbot: Quand on parle de moyennes, il faut. . . Ecoutez, la moyenne peut varier. Si on calcule la moyenne avec les 200 000$ de Brian Smith et les 400 000$ de Tellier. . . Je ne sais d'ailleurs pas pourquoi nous en avons deux de ceux-là. Voilà un cas évident de compression d'effectif qui s'impose. Passons.

Une Voix: Avec deux bureaux.

M. Abbot: C'est cela, deux bureaux.

Cela commence à être comme dans la Période des questions. Je vois que vous aimez intervenir quand cela vous plaît.

C'est une moyenne. Le problème, il existe depuis toujours, mais nous allons le résoudre dès maintenant, c'est que le salaire de l'ingénieur de locomotive. . . Tout le monde est obsédé par le salaire. Bien sûr, il y a certains employés en haut de l'échelle salariale, mais il y en a en bas. Les pilotes sont en haut et il y a d'autres employés en bas.

We have with us Mr. Gilles Hallé, vice-president of the International Brotherhood of Locomotive Engineers. Would you like to answer this question, to clear up the matter once and for all?

[*Texte*]

• 1215

Mr. Keyes: I don't mean to interrupt, Mr. Abbot. If you have not verified these numbers, I would ask if the association shouldn't verify these numbers. Then we could get a copy of any kind of work you've done to work these numbers to show that this figure that's thrown out by the commission of $841 a week is a little too broad in scope and not very specific versus the $565 for the trucking industry. Is the commission being fair when it takes a figure of $841 a week and compares it to $565 a week for the trucking industry? I think it behoves you and your association to produce the breakdown to show that what they're trying to point out here is right or wrong.

Mr. Abbot: I want my friend to reply to this, because it's the engineers that always get nailed on this. But before he does, I want to make one point to you on this.

I don't want to get into a debate on a government report on salaries. I'm not concerned about these comparisons. We are concerned about going to the bargaining table. Eventually, perhaps next year, we will end up in front of a board and the railways will use that argument, and we will use our argument. In other words, if our salaries are higher than somebody else's, then so be it. All I'm saying is that Mr. Rivard's comparisons and generalities don't concern us. We do our business at the bargaining table. That's where we do our business.

On October 1 the railways may eventually use that as evidence before a board. We'll have to counteract it. At that point in time we will do it. If they say, we wish to roll back the salaries, we won't accept that unless we can negotiate some way to do it. Eventually someone will decide that and we will be stuck with that. We will make our best case, they will make their best case, and we will live with that. That's been the way we have done it for 20 or 30 years, and we'll continue to do that.

Now, I'd like my friend to give you a little review of the engineer's salary.

Mr. Keyes: If he'd like to. It's not necessary—

Mr. Abbot: I think it's necessary, because—

The Chairman: Perhaps Mr. Angus can, in his time allotment, allow that to take place. But I must move on, because the strict five-minute rule that I put in place has well gone out the window.

Mr. Angus.

Mr. Angus: Thanks for the set-up, Mr. Chairman.

Please go ahead. Answer the question.

M. Gilles Hallé (vice-président de la Fraternité des ingénieurs de locomotives): La comparaison entre l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire qui a été utilisée dans votre document concerne nos membres ainsi que les conducteurs de camions. Je ne crois pas que ce soit honnête. Tout cela est relatif. Comme dans n'importe quelle industrie, les salaires sont basés sur les responsabilités rattachées à un travail.

[*Traduction*]

M. Keyes: Je ne veux pas vous interrompre, monsieur Abbot, mais ne croyez-vous pas que votre association devrait vérifier ces chiffres si elle ne l'a pas encore fait? Vous pourriez alors nous communiquer votre conclusion, si vous êtes en mesure de prouver que le chiffre de 841$ avancé par la Commission est trop élevé par rapport à celui de 565$ pour l'industrie du camionnage. Croyez-vous vraiment que la Commission se trompe quand elle avance ces chiffres? Si vous le pensez, il vous appartient de produire des données pour le prouver.

M. Abbot: Je voudrais laisser mon collègue vous répondre car ce sont toujours les ingénieurs de locomotives que l'on cite en exemple à ce sujet. Avant de lui donner la parole, je vais cependant apporter une précision.

Je ne veux pas engager ici un débat sur un rapport gouvernemental concernant des salaires. Ces comparaisons ne m'intéressent pas. Ce qui nous intéresse, c'est d'aller à la table des négociations. Au bout du compte, peut-être l'année prochaine, nous nous retrouverons devant une commission et nous présenterons nos arguments, et les sociétés de chemin de fer présenteront les leurs. Autrement dit, si nos salaires sont plus élevés que ceux d'autres employés, tant pis. Les comparaisons et généralités de M. Rivard ne nous intéressent pas. Notre travail, nous le faisons à la table des négociations.

Le 1er octobre, les sociétés de chemin de fer utiliseront peut-être les chiffres de ce rapport devant une commission et il nous appartiendra de présenter nos arguments. C'est à ce moment-là que nous le ferons. Si elles veulent réduire les salaires, nous refuserons, à moins que nous puissions négocier une manière de le faire. En fin de compte, quelqu'un prendra la décision et nous serons obligés de l'accepter. Nous présenterons nos meilleurs arguments, les sociétés présenteront leurs meilleurs arguments, et nous vivrons avec la décision. C'est comme cela que les choses se font depuis 20 ou 30 ans et qu'elles continueront de se faire.

Je voudrais maintenant que mon ami vous donne quelques informations sur les salaires des ingénieurs.

M. Keyes: S'il le veut. Il n'est pas nécessaire. . .

M. Abbot: Je crois que c'est nécessaire car. . .

Le président: M. Angus pourrait peut-être donner une partie de son temps de parole au témoin pour qu'il puisse nous donner cette information? Sinon, je vais devoir donner la parole à quelqu'un d'autre car la règle stricte des cinq minutes que j'ai établie n'aura plus aucun sens.

Monsieur Angus.

M. Angus: Merci pour le piège, monsieur le président.

Allez-y, répondez.

Mr. Gilles Hallé (Vice-President, International Brotherhood of Locomotive Engineers): The comparison made in this report between the trucking industry and the rail industry is based on our members and on truck drivers. I do not think this is a fair comparison. Everything is relative. As in any other industry, salaries are based on responsibilities.

[*Text*]

Il est normal qu'un pilote d'avion gagne plus cher qu'un employé de cabine. Il est normal que le premier ministre gagne plus cher qu'un ministre et qu'un ministre gagne plus cher qu'un député, tout comme il était normal que Paul Tellier, quand il était à la tête du Conseil privé, gagne plus cher qu'un fonctionnaire. Tout est relatif au poste qu'on occupe.

Un ingénieur de locomotive a derrière lui 10 000 ou 12 000 tonnes, ou 100 ou 125 wagons. On ne peut pas le comparer à un conducteur de camion qui a derrière lui une remorque de 60 000 livres. On ne peut pas comparer 60 000 livres et 25 millions de livres. Les responsabilités ne sont pas les mêmes, et les habiletés nécessaires ne sont pas les mêmes non plus. Tout est relatif.

Nos salaires ont toujours été négociés. La différence entre les salaires existe depuis le début du siècle. On n'a pas l'intention de changer cela, car c'est normal. C'est un fait de la vie. On a différents groupes de salaires: les employés sur des trains de voyageurs, les employés sur des trains de marchandises et les employés dans un service de triage. Il y a différents salaires, comme à Air Canada. Celui qui pilote un Airbus A-320 et celui qui pilote un Dash-8 ont des salaires différents.

Cela fait partie des négociations. On fait cela de cette manière-là. On va faire cela à partir du 1er octobre.

Merci.

Mr. Angus: Thank you.

I have two areas I want to touch on, and I'd like fairly concise responses, because I don't have that much time left.

There's a provision in the NTA act for compensation in the event the NTA decides that a branch line to be abandoned is there for public purposes and should be maintained. There is nothing to protect the main line. There is no provision for public subsidy for any of the main lines if the NTA should recognize that the railway company can't afford to operate it.

• 1220

We already have a number of applications before the NTA dealing with main line abandonment or sale—Truro to Sydney, Sherbrooke to Saint John, obviously the Ottawa Valley application, and whatever they come up with east of Winnipeg. Is there a need for all of that to be put on hold until such time as the federal Minister of Transport, in conjunction with his provincial counterparts and the stakeholders, has determined what the basic rail network should look like, as opposed to the NTA making decisions in isolation of any kind of national strategy?

Mr. Abbot: We agree with that completely. That is part of the gist of our transportation policy that we have had for many years, which we keep coming forward with. It is contained in our submission. Once you decide what the public need is, then you can deal with it. It may well be there is a role for private enterprise. It may well be that there is not. Who knows?

But to give you a short answer on something that is very complicated, our answer to that is let government decide what the people of Canada need and let us forget, although not completely, the bottom line; let us not drive all of Canada's transportation to the needs of the bottom line of a private enterprise.

[*Translation*]

It is quite normal that an airline pilot be paid more than a cabin steward. It is normal that the Prime Minister earn more than a minister, and that a minister earn more than a Member of Parliament, just like it was normal that Paul Tellier, when he was head of the Privy Council, earned more than a public servant. Everything is related to the position.

A locomotive engineer drives a load of 10,000 to 12,000 tonnes, that is between 100 and 125 wagons. That cannot be compared to a truck driver who has a load of 60,000 pounds. You cannot compare 60,000 pounds to 25 million pounds. The responsibilities are not the same and the abilities are not the same. Everything is relative.

Our wages have always been the result of collective bargaining. This difference between the wages has been in existence since the beginning of the century, and we do not intend to change it because it is quite justified. It is a fact of life. You always have different categories of wages between people working on passenger trains, people working on freight trains and people working in the stations. There are different wages, just like at Air Canada. Someone piloting an Airbus A-320 earns more than someone piloting a Dash-8.

This is the result of collective bargaining. It has always been done this way and it will be done this way again from October 1.

Thank you.

M. Angus: Merci.

Je voudrais aborder deux domaines et vous demander de répondre très brièvement car il ne me reste plus beaucoup de temps.

Il existe dans la Loi sur les transports nationaux une disposition prévoyant des indemnités si l'Office décide qu'un embranchement qui doit être abandonné existait dans l'intérêt public et devrait être maintenu. Il n'y a cependant rien pour protéger les voies principales. On ne prévoit nulle part d'octroyer des subventions publiques pour les voies principales au cas où l'Office conviendrait que les sociétés de chemin de fer ne peuvent plus les exploiter de manière rentable.

L'ONT a déjà reçu plusieurs demandes d'abandon ou de vente de ligne principale—entre Truro et Sydney, Sherbrooke et Saint John. Il y a aussi évidemment la demande pour la vallée de l'Outaouais et quelque chose éventuellement pour le transport à l'est de Winnipeg. Faut-il que toute décision à leur sujet attende que le ministre fédéral des Transports, de concert avec ses homologues provinciaux et les divers intéressés, ait déterminé quel devrait être le réseau ferroviaire de base au lieu que l'Office ne prenne une décision en faisant abstraction de toute stratégie nationale?

M. Abbot: Nous sommes tout à fait d'accord. D'ailleurs, c'est en essence la politique des transports que nous nous sommes donnés il y a de nombreuses années et que nous exposons régulièrement. Elle se trouve dans notre mémoire. Une fois que les besoins des voyageurs sont bien établis, le reste coule de source. L'entreprise privée a peut-être un rôle à jouer, mais ce n'est pas certain. Nous n'en savons encore rien.

Je vais tenter de vous donner une réponse concise à une question très complexe. Nous croyons que le gouvernement doit déterminer quels sont les besoins de la population canadienne sans aucune considération pour la rentabilité. Il ne faut pas modeler la politique canadienne des transports d'après les critères de rentabilité d'une entreprise privée.

[*Texte*]

Mr. Angus: I want to turn now to modal shifts.

Even though you are here as the railway labour association, some of you also represent the truckers, and some of you also represent some of the marine workers, so there are obviously conflicts within the unions, as there is within society. Has deregulation resulted in the shift from rail to trucking, or did it just accelerate what was already happening? What has the impact of deregulation been on the shift from marine to rail that we have seen recently in the application before the NTA from the Thunder Bay Harbour Commission, etc., including some of the unions? And secondly, and probably more important, what can we do to attract traffic back to the rail or to attract traffic onto the rails?

Mr. Abbot: I hope you don't want a "yes or no" to that.

Mr. Angus: No.

Mr. Abbot: Let me say 70%; in any case a large portion. The most viable region of the Canadian National, and also the Canadian Pacific, is the mountain region which really moves and makes their money from things that are captive to rail—pulp and paper, bulk commodities, sulphur, etc. So you could say that 70% of the movement in Canada is things that have been relatively captive to rail. The 30% was really always up for grabs between rail and trucking. And rail counted that way back in time. Intermodals are not a new concept. They had truck on trailer, container on trailer, to move things by rail to compete with the trucking.

Deregulation, in my view, has perhaps slightly forced things... "Accelerated" is the word you use. It may have accelerated it. But the major problem is it has gutted the trucking industry. In other words, the trucking industry is fighting for its life against American companies. The whole thrust of both things is to gear it north-south, and the American trucking companies are outbidding and out-competing the Canadian trucking companies, and the railways cannot compete with the American railways because of tax differences and all of these things. So really deregulation has gutted the trucking industry, slightly accelerated the transfer of short-line intermodal goods that are sensitive.

For example, the containers in the Canadian National... I think the movement of containers, which is really the direct competition with trucks, only accounts for about 5% of CN's revenue that is sensitive to trucks. If you throw in intermodal, including automobiles and other things that could be sensitive to trucks, you are then only accounting for about 37% of Canadian National's revenue. So the vast amount of revenue in Canadian National is not sensitive to the trucking industry at all and never would be and never will be, so deregulation hasn't affected it that way.

[*Traduction*]

M. Angus: Je veux maintenant aborder le problème des passages d'un moyen de transport à l'autre.

Même si vous comparaissez à titre de syndicat des cheminots, certaines de vos composantes représentent les camionneurs et d'autres, les marins; il y a donc conflit entre les syndicats, comme c'est le cas dans la société en général. Est-ce que la déréglementation a entraîné une perte de la clientèle ferroviaire au profit du camionnage ou a-t-elle simplement accentué une tendance déjà perceptible? Quelle incidence la déréglementation a-t-elle eue sur l'abandon du transport maritime au profit du train, qui était souligné dernièrement dans la demande que la Commission du port de Thunder Bay et d'autres, y compris des syndicats, ont présentée à l'ONT? Ensuite, et c'est sans doute le plus important, que pouvons-nous faire pour que le transport ferroviaire récupère la clientèle perdue?

M. Abbot: J'espère que vous ne vous attendez pas à ce que je vous réponde par «oui» ou «non».

M. Angus: Non.

M. Abbot: Disons 70 p. 100, ou du moins une très grande proportion. La région la plus viable du Canadien National, et aussi du Canadien Pacifique, c'est la région des Rocheuses où le trafic est dense parce que c'est un marché relativement captif. Les chemins de fer y font des profits en transportant de la pâte à papier, des denrées en vrac, du soufre, etc. On peut dire que 70 p. 100 du trafic au Canada se compose de marchandises relativement tributaires du rail. Les 30 p. 100 qui restent ont toujours fait l'objet d'une vive concurrence entre le train et le camionnage. Il y a longtemps que les chemins de fer jouent là-dessus. Le transport intermodal n'est pas un concept neuf. Pour concurrencer le camionnage, les chemins de fer ont mis des camions et des conteneurs sur des wagons plats.

D'après moi, la déréglementation a simplement forcé un peu les choses... Je crois que vous avez utilisé le verbe «accentué». Il y a peut-être eu accentuation de la tendance, mais le grand problème, c'est que cela a démoli l'industrie du camionnage qui lutte maintenant pour sa survie contre les entreprises américaines. Pour le train comme pour le camion, la concurrence est nord-sud, et les sociétés de camionnage américaines coûtent systématiquement moins cher que les sociétés canadiennes; les chemins de fer non plus n'arrivent pas à concurrencer les chemins de fer américains à cause des taxes, des impôts et de tout le reste. Donc, la déréglementation a en fait démoli l'industrie du camionnage et légèrement accentué la perte du transport intermodal sur courtes distances des marchandises vulnérables.

Prenons par exemple les conteneurs du Canadien National... Leur transport, qui concurrence directement les camions, ne représente qu'à peu près 5 p. 100 des revenus du CN qui sont vulnérables à la concurrence des camions. Si l'on ajoute le transport intermodal, notamment des automobiles et d'autres marchandises qui peuvent être transportées par camion, on n'arrive qu'à 37 p. 100 environ des recettes du Canadien National. Autrement dit, les recettes du CN sont en majeure partie insensibles à la concurrence du camionnage et partant, à la déréglementation.

[*Text*]

• 1225

Now, the little 30% left was always sensitive to trucks but it was competing with trucks because of containers and flatcars and things like that. But what deregulation has done is put the trucking companies out of business. So you have the railways going out of business and you have the trucking companies going out of business, and of course you have the American trucking companies moving over the border affecting the Canadian trucking companies.

So to answer your question, in my view deregulation may have slightly accelerated what was a reasonably competitive area between truck and rail for 30% of railway's traffic in any case, but much more than that, it has destroyed the trucking industry as we've known it in Canada.

Mr. Atkinson: Mr. Abbot, you've indicated that the hotel CN owns could be sold, in your viewpoint, for about $100 million. How much would the Grand Trunk Railway fetch?

Mr. Abbot: The $100 million, I must say... As I say, when I come to a parliamentary committee, I take a little bit of poetic licence. I don't really know if you'd get $100 million or $50 million, but $100 million sounded like a round figure. What the Grand Trunk would bring I don't know; I'm not in the real estate market. All I'm talking about is a principle. If you have a railway that is losing you $55 million on your bottom line, whatever you sell it for must be a plus.

Mr. Atkinson: Okay. Then we go on. CN has a debt of about $2.1 billion and you sell the hotel, you sell the Grand Trunk, one-time things, and you apply it to the debt. I don't think you're going to make a big dent in it. You still have a railway that's losing $19 million a year. What are we going to do? Is it going to be up to the taxpayers again to bail out CN? What's the solution?

Mr. Abbot: If I had the solution, I guess Brian Smith and Mr. Tellier should be packing their bags. But I don't have the solution.

What I'm saying to you is this. You have to remember that my interest is the interests of the employees, and I'll add this caveat: if there's no railway, the employees have no jobs. It's not the unions that give the paycheques. We know that.

Mr. Atkinson: Exactly, and that's my point.

Mr. Abbot: Without question. So your point is conceded. I say that everywhere I go; there's absolutely no question about that.

Mr. Atkinson: So what do we do as shareholders, all of us as shareholders? Do we recapitalize it once again?

Mr. Abbot: No. But let me put it this way. I'd say that you, the shareholders, appoint people to run the Canadian National Railway, who are responsible for its management, as it says in the Capital commission. What have we had? We've had a medical doctor, Dr. LeClair; we've had a cowboy, Jack Horner; we've had Michael Kirby —

Mr. Atkinson: All that's fine, but what do we do?

Mr. Abbot: You ask me what to do. I'll tell you what to do. Start appointing managers who know how to operate a railway and not use patronage. That's a start, as shareholders.

[*Translation*]

La proportion de 30 p. 100 qui reste et qui est sensible à la concurrence du camionnage réussissait à y résister grâce aux conteneurs et aux wagons plats. La déréglementation a plutôt eu pour résultat d'acculer les entreprises de camionnage à la faillite. Alors, les chemins de fer abandonnent les affaires, les entreprises de camionnage ferment leurs portes et, évidemment, on voit les entreprises américaines de camionnage venir faire des affaires ici, ce qui nuit aux entreprises canadiennes.

Pour répondre à votre question, je crois que la déréglementation a peut-être accentué légèrement une concurrence acceptable que livrait le camionnage au rail pour environ 30 p. 100 du trafic ferroviaire, mais elle a de surcroît détruit l'industrie canadienne du camionnage.

M. Atkinson: Monsieur Abbot, vous avez dit que le CN pourrait vendre son hôtel pour environ 100 millions de dollars. Combien croyez-vous qu'il pourrait obtenir pour le «Grand Trunk»?

M. Abbot: Écoutez, j'ai dit 100 millions de dollars, mais quand je comparais devant un comité parlementaire, je prends une certaine licence poétique, si je peux dire. J'ignore combien l'hôtel vaut au juste, mais j'ai trouvé que 100 millions de dollars faisait un chiffre rond. J'ignore combien la vente de «Grand Trunk» pourrait rapporter, je ne suis pas dans l'immobilier. De toute façon, c'est une question de principe. Quand un chemin de fer a un déficit de 55 millions de dollars, quel que soit son prix de vente, c'est une bonne affaire.

M. Atkinson: Très bien. Alors poursuivons. Le CN a une dette d'environ 2,1 milliards de dollars. Vous vendez l'hôtel, le «Grand Trunk», des solutions ponctuelles, et vous en utilisez le produit pour rembourser une partie de la dette qui sera à peine entamée. Il vous reste tout de même un chemin de fer qui a un déficit annuel de 19 millions de dollars. Qu'allons-nous faire? Est-ce que les contribuables devront encore une fois dépanner le CN? Avez-vous une solution?

M. Abbot: Si j'en avais une, Brian Smith et Paul Tellier n'auraient plus qu'à s'en aller. Non, je ne connais pas la solution.

N'oubliez pas que ce qui me tient à coeur ce sont les intérêts des employés et je n'ai qu'une mise en garde à faire: Si le chemin de fer disparaît, ses employés se retrouveront au chômage. Ce ne sont pas les syndicats qui distribuent les chèques de paye, c'est évident.

M. Atkinson: C'est précisément là où je voulais en venir.

M. Abbot: C'est sans conteste, vous avez raison. Je le dis chaque fois et j'en suis bien conscient.

M. Atkinson: Alors, nous tous qui en sommes les actionnaires, que devons-nous faire? Refinancer l'entreprise encore une fois?

M. Abbot: Non, mais disons que vous, les actionnaires, vous nommez les administrateurs du Canadien National, ceux qui sont responsables de sa gestion, comme on dit dans la capitale. Qui a-t-on choisi jusqu'à présent? Un médecin, le docteur LeClair, un cowboy, Jack Horner, Michael Kirby...

M. Atkinson: Je veux bien, mais que faut-il faire?

M. Abbot: Si vous me le demandez, je vais vous le dire. Commencez par nommer des administrateurs qui savent comment gérer un chemin de fer, sans favoritisme. Ce serait un début.

[*Texte*]

Mr. Atkinson: Fine. How do we get out of it, then? Are we going to recapitalize it? Are we going to make money on it?

Mr. Abbot: Why is it that when we come here you people, who make the decisions, say to me, what are you going to do to fix the screw-up that we've made?

Mr. Atkinson: You're very much interested in what happens, though. Obviously the jobs depend on it.

Mr. Abbot: Obviously.

Mr. Atkinson: You can't just say, go ahead and we're not even going to say anything. You came up with a few suggestions, such as the sale of the hotel and the sale of the Grand Trunk Railway, and certainly those are things that should be looked at. I'm asking you, in a manner, do you have any suggestions that can get us out of this?

Mr. Abbot: If you're being honest about that, I don't really know the suggestions to get you out of it.

Let me put it this way. Once you set a path... By the way, we opposed *Freedom to Move* and we said hindsight against spilled milk. But now you're saying to me that when we made our suggestions, at that time you were going the wrong way; then you went the wrong way, and what we predicted was chaos in airlines and railways and the trucking industry, and now you ask me to help you get out of something. I can't put you back together when someone has beheaded you.

Mr. Atkinson: I can give you the same answer on the other side. Okay, we'll take the non-answer.

In terms of your brief, you say you agree in principle with recommendations 34 and 35 dealing with transportation subsidies. In terms of subsidies, are you saying they should reallocate it, or should they be eliminated altogether?

Mr. Abbot: No. What I'm saying there is this, really, and that's very important. In my view again, we should be paying subsidies—and that has been the Canadian way—to provide services basically to people who can't afford it. That went out with the philosophy of deregulation.

• 1230

Now, getting to your question, if you are paying subsidies, whatever they may be, there's absolutely no question that we should have sunset and review. This committee should review the subsidies. We should not be paying subsidies that are not going to produce the infrastructure required for a transportation system. If a subsidy is not producing that, let us put it some place else, or if it's not required at all, let's get rid of it.

We're not advocating in any way that the taxpayer should be continually paying subsidies that are not giving a return on transportation value for that dollar of the taxpayer's money. Absolutely.

Mr. Atkinson: I find that with subsidies, you can't anticipate everything, and the subsidy ends up affecting somebody else in a different area.

We just had the shipowners here. Subsidy to the railways—great idea, but nobody took into consideration what it's going to do to the seaway and the system. It always seems these subsidies mess up the transportation of the country, because we can't take into account everybody that's going to be affected by the subsidies.

[*Traduction*]

M. Atkinson: Bien. Mais comment se sortir du pétrin? Faut-il restructurer le capital? L'entreprise sera-t-elle jamais rentable?

M. Abbot: Comment se fait-il que vous, qui prenez les décisions, me demandiez à moi comment vous sortir, vous, du pétrin dans lequel vous vous êtes mis?

M. Atkinson: Vous avez intérêt à ce que nous nous en sortions puisque les emplois de vos membres en dépendent.

M. Abbot: Évidemment.

M. Atkinson: Vous ne pouvez pas refuser de vous prononcer. Vous avez déjà fait quelques suggestions, notamment la vente de l'hôtel et du «Grand Trunk», qui mérite qu'on s'y attarde. Avez-vous d'autres suggestions qui nous tireraient d'embarras?

M. Abbot: Très franchement, j'ignore comment vous aider.

Une fois la voie tracée... En passant, nous nous sommes opposés aux recommandations du rapport *Aller sans entraves* parce que nous estimions qu'il valait mieux prévenir que guérir. Vous nous dites maintenant qu'au moment où nous avons présenté nos suggestions, vous, vous étiez sur la mauvaise voie. Vous ne nous avez pas écoutés. Nous avons prédit que ce serait le chaos dans le transport aérien, dans le transport ferroviaire et dans le transport routier. Maintenant, vous nous demandez de vous aider à sortir du pétrin. Je ne peux pas ressusciter les morts.

M. Atkinson: Je peux vous dire la même chose. Nous allons accepter cette réponse qui n'en est pas une.

Dans votre mémoire, vous dites être pour en principe les recommandations 34 et 35 intéressant les subventions aux transports. Croyez-vous qu'il faudrait réallouer les subventions ou les supprimer carrément?

M. Abbot: Non. Ce que je dis à ce sujet est très important. Nous devons subventionner les services offerts à ceux qui n'en ont pas les moyens. C'est ainsi que les choses se passent au Canada. La déréglementation a changé les choses.

Pour en revenir à votre question, quelles que soient les subventions que vous décidez de verser, il faut absolument prévoir la temporisation et un examen par le comité. Il ne faudrait accorder des subventions que si elles contribuent à l'infrastructure nécessaire au réseau des transports. Sinon, mieux vaut les donner à quelqu'un d'autre ou ne plus en donner du tout.

Nous ne préconisons absolument pas que les contribuables continuent à verser des subventions qui ne rapportent pas.

M. Atkinson: Dans le cas des subventions, je me rends compte qu'il est impossible de tout prévoir, et il arrive qu'une subvention se répercute sur quelqu'un d'autre dans un secteur différent.

Nous avons entendu les armateurs tout à l'heure. C'est bien beau de subventionner les chemins de fer, mais personne n'a réfléchi à l'incidence que cela pouvait avoir sur la Voie maritime et le réseau. On dirait que les subventions finissent toujours par nuire au transport au Canada parce qu'il est impossible de tenir compte de tous ceux qu'elles risquent de toucher.

[*Text*]

Mr. Abbot: I appreciate that. We happen to have inherited a country that has pockets of population in disparate areas and we are always going to have these problems. All I'm saying is that if the government had an industrial policy, to use a hackneyed phrase, if you said here is how we're going to operate, here's what we're going to do as a basic network or structure, we would put the money where it will be most effective.

Obviously there may well be winners and losers, but if people are involved, then obviously you have to accept when you're a winner and when you're a loser. That's the role of respected government; that's the role of this committee. It is not simply to allocate subsidies here and do it there ad hoc because of the political situation at any point in time. Come up with a realistic transportation policy; there's no question there will be winners and losers.

Mr. Atkinson: That bothers me, though, because government picking winners and losers has never worked. People get affected by it and all they want is fairness. Certainly we agree that there's a combination between government and the marketplace, but to just leave it to government doesn't work. We've proven that, and that's our problem.

Mr. Abbot: Well, like everything else, I suppose, you can't leave it to one side or the other. For example, if you go back before deregulation—and I'm not saying this would have continued without deregulation—I can remember that we had three of the finest airlines: Canadian Pacific Airlines, Air Canada, which to me was the best in the world, and Wardair for charter flights, also the best in world.

As far as I'm concerned, we had three nice airlines flying. Maybe I'm a Utopian, but now we have the market driving everything and we have chaos. I have a simplistic approach to it; I see what was before.

Mr. Atkinson: It is simplistic, because the rest of the world is going through this as well in airlines.

Mr. Abbot: Well, that's why you're in Parliament and I'm sitting here as a member of the working class.

Mr. Atkinson: That's a pretty cheap shot at the working class.

The Chairman: Before we wrap up, Mr. Manley has a point of order.

Mr. Manley: Mr. Chairman, there have been a number of questions raised with this witness with respect to the material contained in the report dealing with labour rates. Mr. Keyes quoted a section with respect to trucking. There's another section comparing Canadian rail labour rates with U.S. rail labour rates in volume I of the report.

If I take the testimony correctly, the conclusions on those numbers are challenged by these witnesses, but I can't say that the blues are going to help me figure out whether the report is right or they're right.

We were told earlier that the papers summarized in volume II of the report are available. With respect to the impact of labour rates, if the relevant background paper can be made available to them, if they want it, and they can provide us with that kind of challenge, I think it would be useful to us. Otherwise in dealing with railway issues, when we come to the report, we're forced to deal with the implications, which are that labour rates are a significant competitive disadvantage to the

[*Translation*]

M. Abbot: Je comprends. Nous avons hérité d'un pays dont la population se concentre dans des lieux assez éloignés les uns des autres. Nous aurons donc toujours les mêmes problèmes. Ce que je veux dire, c'est que si le gouvernement se donne une politique industrielle, pour employer un lieu commun, s'il décidait une fois pour toutes comment il faut fonctionner, on pourrait investir là où ce serait le plus utile.

Évidemment, on ne peut pas tous gagner, mais si les gens se sentent concernés, ils accepteront de perdre de temps en temps. Voilà le rôle que doit jouer un gouvernement qui se respecte. C'est aussi le rôle du comité. Il ne suffit pas d'accorder une subvention par-ci et une autre par-là, selon la situation politique. Énoncez une politique réaliste des transports. Nous savons qu'il y aura des gagnants et des perdants.

M. Atkinson: Cela ne me plaît pas parce que, quand le gouvernement choisit lui-même les gagnants et les perdants, les choses tournent mal. Certains s'en trouvent affectés et ne demandent qu'à être traités d'une façon juste. Il y a évidemment interaction entre le gouvernement et le marché; on ne peut pas tout abandonner au gouvernement. C'est bien connu, et c'est ce qui nous ennuie.

M. Abbot: C'est pareil partout; on ne peut pas laisser une partie décider seule. Avant la déréglementation—et je ne dis pas que, sans déréglementation, la situation serait restée statique—nous avions trois des meilleures lignes aériennes; CPR, Air Canada, qui est à mon avis la meilleure ligne aérienne du monde, et Wardair qui offrait des vols nolisés, également la meilleure dans son domaine.

D'après moi, nous avions trois compagnies aériennes en bonne santé. Je suis peut-être utopiste, mais maintenant que c'est le marché qui mène tout, c'est le chaos. C'est peut-être simpliste, mais je pense à ce que nous avions avant la déréglementation.

M. Atkinson: C'est simpliste, parce que la situation n'est pas particulière aux lignes aériennes, elle touche le monde entier.

M. Abbot: Eh bien, c'est pour cette raison que vous, vous êtes député et que moi, je suis un travailleur.

M. Atkinson: C'est mesquin de votre part.

Le président: Avant de lever la séance, M. Manley voudrait faire un rappel au Règlement.

M. Manley: Monsieur le président, on a posé au témoin plusieurs questions ayant trait au document sur les salaires, qui se trouve dans le rapport. M. Keyes en a cité une partie sur le camionnage. Dans le volume I du rapport, il y a une autre partie où l'on compare les salaires des employés des chemins de fer au Canada et aux États-Unis.

Si j'ai bien compris les propos des témoins, ils contestent les conclusions tirées de ces chiffres, même je ne crois pas que la transcription de la discussion m'aide à déterminer qui du rapport ou des témoins a raison.

On nous a déjà dit que les documents résumés dans le volume II du rapport étaient disponibles. En ce qui concerne l'incidence des salaires, si les témoins sont d'accord et que c'est possible, on pourrait leur remettre la documentation pertinente. Ce serait utile qu'ils nous transmettent ensuite leur conclusion. Sinon, lorsque nous en serons rendus à la rédaction de notre rapport, nous devrons nous prononcer sur ce que cela signifie pour les chemins de fer, à savoir que les salaires constituent un

[*Texte*]

Canadian railways. I must say that's contrary to what my impression had been, by and large, beforehand. But we don't really have any data before us. If that could be provided at a later date, I think it would be helpful.

• 1235

Mr. Angus: Mr. Chairman, on the second point, if I may, I've just done a quick scan and there does not seem to be a specific report that purports to analyse wage rates. There are reports that talk about the labour relations and somewhat similar. . . So it may be very difficult for research staff actually to pull out those reports, but I would encourage them to see what they can do to see if there's anything the commission based that data on.

The Chairman: I'm not going to ask the witnesses to respond to that, but I will leave you with the invitation. If you choose to act on the request of Mr. Manley, I would invite you to contact the clerk for the background material that's been referred to. He can provide you with that information. I know the committee would be pleased to have your response to that and your position with reference to the figures you have indicated to the committee as they should be.

Mr. Abbot: Mr. Chairman, I'd like to make one short comment on that. It would appear the committee would find such a thing useful, and we will get the figures from the people who have the figures and look at them and make some comparisons.

But the caveat I put here is this: I don't want anyone to get the idea that the outcome of that has any influence on us in our collective bargaining relationship. Our position is this: we negotiate with the railways, and they have the opportunity to negotiate an agreement with us, and what goes on outside is other negotiations. I can't tell you why the public service have a collective agreement that pays them. I can't tell you these things.

The Chairman: Okay. The committee has no intention of becoming involved in the negotiations between you and the railroads. That is not our intention. As well, we just want to have as much accurate data available to us as possible so we can draw our conclusions as we prepare our report for submission to Parliament.

Mr. Abbot: Well, Mr. Chairman, a year or so from now when we're before a board. . .it's amazing what the railways seem to put in their evidence. That's all I'm saying. And we do the same, by the way.

The Chairman: Fine. Gentlemen, we thank you very much for appearing before the committee this morning. It has obviously excited some imaginations. I'm sure we'll find the input you've made here useful as we continue our deliberations. Thank you for coming.

Mr. Abbot: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I will adjourn the committee until 3:30 p.m. in this room.

[*Traduction*]

important désavantage concurrentiel pour les chemins de fer canadiens. J'avoue que cela va à l'encontre de ma première impression. Mais en fait, nous n'avons aucune donnée sous les yeux. Ce serait utile qu'on puisse nous en fournir ultérieurement.

M. Angus: Monsieur le président, si vous permettez, j'ai jeté un rapide coup d'oeil sur le rapport et il ne semble pas y avoir une analyse expresse des salaires. Certaines recherches traitent des relations de travail et de sujets qui s'en rapprochent. . . Nos attachés de recherche pourraient avoir du mal à extraire les documents pertinents, mais je les incite à se renseigner pour savoir sur quelles données la Commission s'est fondée.

Le président: Je ne vais pas permettre aux témoins de vous répondre, mais je leur transmets l'invitation. Si vous décidez de donner suite à la demande de M. Manley, vous pourrez communiquer avec le greffier qui pourra vous fournir la documentation dont il a été question. Je sais que le comité serait content de connaître votre position au sujet des chiffres que vous avez cités.

M. Abbot: Monsieur le président, je voudrais faire un bref commentaire. Si le comité juge que cela serait utile, nous allons obtenir les chiffres de ceux qui les possèdent et lui transmettre le résultat de nos comparaisons.

Je veux toutefois faire une mise en garde: n'allez pas vous imaginer que cette étude comparée aura un effet quelconque sur nos négociations collectives. Nous négocions avec les chemins de fer, mais ce qui se passe en-dehors de cela est considéré comme des négociations tout à fait distinctes. Je suis incapable de vous dire pourquoi la fonction publique a une convention collective qui les paye parce que je l'ignore.

Le président: Bien. Le comité n'a nullement l'intention de se mêler des négociations entre les chemins de fer et vous. Nous voulons simplement obtenir les données les plus exactes possible pour que nous puissions tirer des conclusions et rédiger un rapport au Parlement.

M. Abbot: Monsieur le président, l'an prochain, quand nous comparaîtrons devant une commission. . . c'est incroyable tout ce que les chemins de fer peuvent présenter comme données. Je n'ai rien à ajouter. D'ailleurs, nous faisons comme eux.

Le président: Bien. Messieurs, nous vous remercions de vous être présentés devant le comité ce matin. Vous avez certainement réussi à stimuler l'imagination de certains. Je suis certain que vos témoignages seront utiles à la poursuite de nos discussions. Je vous remercie d'être venus.

M. Abbot: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15h30 cet après-midi, dans la même pièce.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Shipowners Association:

T. Norman Hall, President;

JeanPaul Sirois, Director, Economic Research.

From the Canadian Railway Labour Association:

E.G. Abbot, Executive Secretary;

John E. Platt, International Representative, International Brotherhood of Electrical Workers;

Ron Bennett, Canadian Legislative Director, United Transportation Union;

Theo Stol, National Vice President, Canadian Brotherwood of Railway, Transport and General Workers;

Gilles Hallé, Vice President, Brotherhood of Locomotive Engineers.

TÉMOINS

De l'Association des armateurs canadiens:

T. Norman Hall, président;

JeanPaul Sirois, directeur, Recherche en économie.

De l'Association des syndicats de cheminots du Canada:

E.G. Abbot, secrétaire général;

John E. Platt, représentant international, Fraternité internationale des ouvriers en électricité;

Ron Bennett, directeur législatif pour le Canada, Travailleurs unis des transports;

Theo Stol, vice–président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers;

Gilles Hallé, vice–président, Fraternité des ingénieurs de locomotives.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

27
2

Gover
Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 42

Tuesday, April 20, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 42

Le mardi 20 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25560—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 20, 1993
(59)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:52 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CP Rail System: I.B. Scott, Chairman and Chief Executive Officer; R.J. Ritchie, President; and David Flicker, Associate Vice-President, Legal Services.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

I.B. Scott made a statement and, with R.J. Ritchie and David Flicker, answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Stephen Knowles

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 20 AVRIL 1993
(59)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 52, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De CP Rail: I.B. Scott, président du conseil et chef de la direction; R.J. Ritchie, président du Chemin de fer; David Flicker, vice-président associé, Services juridiques.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

I.B. Scott fait un exposé puis, avec R.J. Ritchie et David Flicker, répond aux questions.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité

Stephen Knowles

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, April 20, 1993

• 1550

The Chairman: I call the meeting to order. The committee is resuming consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation—Policy and Legislation in Review.*

This afternoon we have with us witnesses from Canadian Pacific—CP Rail. Gentlemen, do you have a presentation you will be making?

Mr. Barry Scott (Chairman and Chief Executive Officer, CP Rail System): Mr. Chairman, we have a brief statement.

I would like to introduce my colleagues. Rob Ritchie is the president of the railway and David Flicker is associate vice-president, legal services, CP Rail System.

We would like to thank the committee for its invitation to appear today to present the views of the railway on the report of the National Transportation Act Review Commission.

We believe the commission has issued a report that casts a penetrating light on the problems facing the transportation industry today. The report makes, in our view, realistic recommendations on actions urgently needed to enable railways to meet their shippers' needs for a competitive transportation network. The challenge now is to transform concept into reality.

On one point the commission's report is incontrovertible: Canada's railways cannot continue simply doing what they have done in the past. If they do, the pressures of the global marketplace will crush them. We have to be flexible, responsive, and low-cost in order to serve our shippers' needs. We have to pursue new and creative initiatives for rationalizing and merging plant. We have to develop new technology and processes for handling intermodal traffic. We have to accelerate our efforts to achieve the most efficient work force. We have to come to terms with our unions on rates of pay, work rules, and employment security. That is our job.

As we view it, the job of this Parliament, and Canada's other legislatures, is to come to grips with the public policy issues the commission's report has so clearly identified; namely, the consequences of operating in a North American multimodal marketplace. By that we mean that the work force for Canada's railways is not limited to Canada. We must compete and exist with other carriers on both sides of the border, and we need a regime that enables us to do that on an equal footing.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 20 avril 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte. Le comité va poursuivre son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé *La Concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation.*

Cet après-midi, nous allons entendre les porte-parole de Canadian Pacific, CP Rail. Avez-vous, messieurs, l'intention de faire un exposé?

M. Barry Scott (président du conseil d'administration et chef de la direction, Réseau CP Rail): Effectivement, monsieur le président, nous avons préparé une déclaration assez brève.

Je voudrais tout d'abord présenter mes collègues, M. Robert Ritchie, président de la compagnie de chemin de fer, et M. David Flicker, vice-président associé, Services du contentieux, Réseau CP Rail.

Nous remercions le comité de nous avoir invités à présenter les vues du Réseau CP Rail sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

La commission a déposé un rapport qui jette un vif éclairage sur les problèmes auxquels doit aujourd'hui s'attaquer l'industrie des transports. Ce rapport formule des recommandations réalistes sur les mesures qu'il faut prendre de toute urgence pour permettre aux chemins de fer de répondre de façon concurrentielle aux besoins des expéditeurs. Notre défi consiste maintenant à passer de la théorie à la pratique.

À un égard, le rapport de la commission est indiscutable: les chemins de fer canadiens ne peuvent tout simplement plus continuer à agir comme par le passé. S'ils n'évoluent pas, ils seront écrasés par la pression qu'exerce sur eux le marché mondial. Nous devons être souples et efficients dans la prestation de nos services. Nous devons faire preuve d'imagination et trouver de nouveaux moyens de rationaliser et de fusionner nos installations. Nous devons concevoir de nouveaux procédés et moyens techniques pour acheminer le trafic intermodal. Nous devons redoubler d'efforts pour accroître au maximum la productivité de notre main-d'oeuvre. Nous devons convenir avec les syndicats de nouveaux taux de salaire et de nouvelles règles de travail et conditions de garantie d'emploi. Telle est notre tâche.

Ce que nous attendons du Parlement et des autres assemblées législatives du Canada, c'est qu'ils prennent conscience des enjeux d'intérêt public que la commission a mis en lumière; on doit mentionner le contexte d'exploitation qu'impose le marché multimodal nord-américain. Nous entendons par cela que le rayon d'action des chemins de fer canadiens dépasse les limites du Canada. Des deux côtés de la frontière, ils affrontent la concurrence d'autres transporteurs et ils ont besoin d'un régime qui leur permet de rivaliser avec eux sur un pied d'égalité.

[*Texte*]

Under the heading of the taxation of the transportation industry, the commission found that Canadian railways had a net extra annual tax burden of some $180 million in 1990 vis-à-vis their American counterparts. Fuel tax, sales tax, property tax and depreciation rates are substantially less favourable in Canada than in the U.S.

On the matter of public funding of infrastructure, public funding of transportation infrastructure favours those industries that are not required to provide their own plant. In our view, it masks the true costs of transportation so that the shipper is unable to choose the least-cost mode. This reduces overall efficiency.

On the need for an integrated national transportation policy, we need such a policy, integrated, that respects competition and market forces, that is implemented consistently at all levels of government, and that treats all modes of transportation equitably.

On the balance of commercial and public interests in network rationalization, we believe the act must allow the railways flexibility in managing their infrastructure in response to market forces and ensure the maintenance of the rail network required to meet Canadian transportation needs.

Railway commercial decisions and public interest considerations should be separated. The establishment of regional carriers should be facilitated. As well, arrangements between carriers that increase efficiency should be facilitated.

• 1555

I give you our assurance from the railway that we will do everything as managers that we can to ensure that our job gets done. But our efforts will not avail without collaboration among carriers, shippers and governments. None of us alone can do the job, but if we act together and, most important, if we act now, I am confident we can be equal to the task of ensuring an effective transportation system for Canada.

Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity. I would like to place ourselves at your disposal and that of the members of the committee to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Scott. We appreciate your presentation. We will move right along, and I will ask Mr. Manley to lead off.

Mr. Manley (Ottawa South): I would like to thank the witnesses for being here today and for contributing to the work we are doing in reviewing this report.

I would like to ask you to start with a fuller discussion of the issue of tax and other charges that impact your sector of the transportation industry. Some have said that over the last few years some of the burden of regulation has been replaced by a new burden of costs imposed by government for charges and other forms of transportation tax. I would like you to comment on that and particularly focus in on some of your concerns, which are reflected in the report. I think recommendation 38

[*Traduction*]

À propos de la taxation dans l'industrie ferroviaire, la commission en est arrivée à la conclusion qu'en 1990 les chemins de fer canadiens avaient assumé un fardeau fiscal net de 180 millions de dollars de plus que leurs homologues américains. Les taxes sur le carburant, les taxes de vente, les impôts fonciers et les taux d'amortissement sont nettement moins favorables au Canada qu'aux États-Unis.

Au sujet du financement public des infrastructures, on constate que les industries qui utilisent les infrastructures financées à même les deniers publics se trouvent avantagées. Le financement public cache le vrai coût du transport, si bien que l'expéditeur n'est pas en mesure de choisir le mode le moins coûteux. L'efficience globale s'en trouve réduite.

Quant à l'importance d'élaborer une politique intégrée sur les transports nationaux, nous avons besoin d'une politique intégrée qui respecte la concurrence et les forces du marché, qui soit appliquée uniformément à tous les paliers de gouvernement et qui place tous les modes de transport sur le même pied.

En examinant la prise en compte des intérêts du public et de l'entreprise dans la rationalisation des réseaux, nous estimons que la loi doit donner aux chemins de fer la souplesse nécessaire pour gérer leurs infrastructures en fonction des forces du marché et assurer le maintien d'un réseau ferroviaire répondant aux attentes des Canadiens en matière de transport.

Il faut établir une distinction entre les décisions à caractère commercial et les questions d'intérêt public. La loi doit favoriser l'établissement de transporteurs régionaux ainsi que permettre la conclusion d'ententes entre les transporteurs lorsqu'elles visent à accroître l'efficience.

Je puis vous assurer que nous allons tout mettre en oeuvre pour nous acquitter de notre tâche. Mais s'il n'y a pas de concertation entre transporteurs, expéditeurs et pouvoirs publics, nos efforts seront vains. Sur l'échiquier des transports, aucune pièce ne peut, à elle seule, faire tout le travail. Mais si nous unissons nos efforts et, surtout, si nous agissons dès maintenant, je crois que nous aurons la force nécessaire pour doter le Canada d'un réseau de transport efficace.

Je vous remercie, monsieur le président, de nous avoir accordé la possibilité de nous exprimer. Nous nous mettons maintenant à votre disposition pour répondre aux questions que les membres du comité, et vous-même, désireraient poser.

Le président: Merci, monsieur Scott. Nous vous sommes reconnaissants de cet exposé. Nous allons donc poursuivre, et je vais demander à M. Manley de poser la première question.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je tiens à remercier les témoins d'avoir bien voulu se présenter aujourd'hui et d'apporter leur contribution à notre examen de ce rapport.

Je voudrais tout d'abord vous demander d'apporter quelques détails supplémentaires au sujet de la taxation et des autres frais qui affectent votre secteur de l'industrie du transport. Certains ont dit qu'au cours des dernières années une partie du fardeau réglementaire a été remplacé par un nouveau fardeau, celui des coûts imposés par le gouvernement sous la forme de divers droits et autres formes de taxes sur les transports. J'aimerais que vous fassiez des commentaires à ce sujet en mettant plus

[*Text*]

more or less says something should be done, although not particularly what. Perhaps you could focus on your concerns with respect to those taxes and charges, the competitive pressure you are under vis-à-vis trucking and U.S. competition.

Mr. Scott: Yes, Mr. Manley. I will ask Rob Ritchie if he would like to comment.

Mr. Rob Ritchie (President, CP Rail System): Mr. Manley, as you said, it came out in recommendation 38 that something needs to be done. I think the important thing is that this is the first official report from the government that says there is a problem. The commissioners went beyond their narrow mandate. They did not just look at the four corners of the act. They related it to the overall issue of where the railways stood and said that the Canadian railway industry is impacted by approximately $180-plus million relative to their American counterparts. They recommended that it be harmonized in a continental scheme. Nothing came out saying how to do that, and I believe that is what is going to be facing the government in the next year. We have to get on with implementing the recommendations of the report.

We are, as Mr. Scott said, more than willing to work with the Ministry of Transport to determine how to bring that recommendation forward to specific recommendations. The tax burden of the railways is going to have to be lessened to make it equal with our American competition.

Mr. Manley: How would you say we would need to address the relativity with respect to the trucking industry? That's one of the other aspects of taxation that comes out of volume one of the report, when they talk about this subject before recommendation 38.

Mr. Ritchie: There are two ways. The classic one would be relieving the burden on the railways. For example, our property taxes, which we pay on our right of way, obviously, the truckers do not pay. They do not have property taxes not paid on highways. Our fuel tax should be lower. The argument there is that if fuel taxes go towards paying for highways, what do railway fuel taxes go towards?

The capital cost allowance should also be increased for railways to recognize the fact that our equipment does obsolete, either technologically or through use, faster than the present write-offs allowed us. I know we are falling behind the American railways in ability to replace our equipment with new, modern, fuel-efficient locomotives, as one example. I would say that we are falling behind the trucking industry because the capital cost allowance is lower.

[*Translation*]

particulièrement l'accent sur certaines de vos préoccupations qui ont été reprises dans le rapport. Je crois que c'est la recommandation numéro 38 qui mentionne ce qui pourrait être fait, sans apporter beaucoup de précisions. Vous pourriez peut-être préciser comment ces taxes et frais divers vous préoccupent, et expliquer les difficultés qui résultent de ces frais quand vous faites concurrence aux camionneurs et aux transporteurs américains.

M. Scott: Si vous me le permettez, monsieur Manley, je demanderais à Rob Ritchie de vous répondre.

M. Rob Ritchie (président, Réseau CP Rail): Comme vous l'avez indiqué, monsieur Manley, la recommandation numéro 38 dit qu'il faut faire quelque chose. Ce qui est important, à mon avis, c'est que nous avons là le premier rapport officiel du gouvernement qui reconnaisse l'existence du problème. Les membres de la commission sont allés au-delà des limites étroites de leur mandat. Ils ne se sont pas contentés d'examiner tous les recoins de la loi. Ils ont placé celle-ci dans le contexte général des services ferroviaires et ont déclaré que le secteur du rail au Canada doit faire face à un fardeau qui dépasse de plus de 180 millions de dollars à celui imposé à ses concurrents américains. Les commissaires ont recommandé une harmonisation dans un cadre continental. Aucune suggestion n'est avancée pour réaliser cette harmonisation, et je crois que le gouvernement devra faire face à cette situation l'année prochaine. Nous devons aller de l'avant et mettre en oeuvre les recommandations du rapport.

Comme M. Scott l'a indiqué, nous sommes tout à fait prêts à travailler avec le ministère des Transports pour reprendre cette recommandation et en faire la fondation de recommandations plus concrètes. Le fardeau de la taxation imposé aux chemins de fer devra être allégé pour que nous soyons sur le même pied que nos concurrents américains.

M. Manley: À votre avis, comment devrions-nous aborder la question de la position des chemins de fer par rapport au camionnage? C'est l'un des autres aspects du régime fiscal que nous retrouvons dans le volume 1 du rapport, quand la commission traite de ce sujet avant de faire la recommandation numéro 38.

M. Ritchie: On peut penser à deux méthodes. La solution classique consisterait à alléger le fardeau imposé aux chemins de fer. Par exemple, les emprises des voies ferrées sont soumises à des taxes foncières, ce qui ne s'applique pas aux camionneurs. Les routes ne sont pas soumises aux impôts fonciers. D'autre part, la taxe que nous payons sur les carburants devrait être réduite. En effet, si cette taxe est perçue pour le réseau routier, à quoi sert-elle quand elle est payée par les compagnies de chemins de fer?

D'autre part, on devrait accroître la déduction pour amortissement accordée aux chemins de fer pour reconnaître le fait que nos équipements deviennent désuets plus rapidement que ne le prévoient les taux d'amortissement actuels, soit du fait des progrès technologiques, soit parce qu'ils se détériorent. Par exemple, nous accusons un retard par rapport aux chemins de fer américains quant à nos possibilités de remplacer nos équipements par des locomotives neuves, modernes, présentant un bon rendement énergétique. Je dirais même que nous traînons derrière les camionneurs parce que notre déduction pour amortissement est plus faible.

[*Texte*]

• 1600

The other major area is the cost for providing the right of way. That certainly is an issue that has to be attacked. The report made some recommendations on how to come to grips with that. Although we don't disagree that the issue on right of way being held by a public body merits study, we have some grave reservations about whether it's really a workable alternative. Study it, yes, because we believe through such a study we will further the debate and bring the debate forward as to how much it costs for a railway to supply a right of way. We think people need to know that. Then we need to know how much it costs the public to provide a highway and how much of that highway is consumed by trucks. Again, we need to know that before we can close the loop on this debate. We believe that can be done relatively quickly too.

Mr. Manley: Tell us about your reservations with respect to the notion of public ownership of the right of way.

Mr. Ritchie: It involves a whole magnitude of issues that are involved in the railway's day-to-day work, which are mundane but very important, whether you are going to make money. It has to do with the quality of the maintenance of the equipment from both a safety and a scheduling point of view. If you put one train on and it's leading a parade, and the person is charging low rates and doesn't maintain the equipment and it breaks down, unfortunately, you can't pass that train like you can on a highway.

The safety of the equipment impacts on the other people along the right of way, as well as people using the right of way. The scheduling of the maintenance of the right of way with the maintenance of running trains on the right of way is a conflict that is difficult to resolve when it's the same company.

The big question that we also have is does it lower the costs? One of the main goals in the report and of the royal commission on transportation is that costs should be recovered from the transportation system, and owning the right of way by a public body I think will put up the costs. Then, if you have to extract those costs through tolls to the carriers, the overall transportation is going to be more expensive, not less expensive. The carriers would then have to transfer that cost to the shippers. The shippers will seek other transportation. Then business goes down and we're back to where we are today.

Mr. Manley: You're involved in sharing arrangement with CN in the Ottawa Valley. Perhaps you could comment on how you see that development proceeding in the future. Is that going to become more common. How does it impact on other things that the commission has commented on?

[*Traduction*]

L'autre aspect important est celui du coût de l'emprise. La question mérite certainement d'être abordée. Le rapport contient certaines recommandations sur la façon de le faire. Nous ne nous opposons certainement pas à l'idée d'étudier la question de la propriété publique des emprises, mais nous avons de sérieuses réserves au sujet de la faisabilité d'une telle solution de rechange. Il convient d'étudier la question. En effet, cela fera avancer le débat et nous permettra de mieux déterminer combien il en coûte à la société ferroviaire de fournir l'emprise. Ce sont là des renseignements que le public doit connaître, à notre avis. Il nous faut également savoir combien il en coûte au public pour fournir une autoroute et dans quelle proportion cette autoroute est utilisée par des camions. Ce sont également là des renseignements qu'il nous faut connaître avant de boucler la boucle dans ce débat. Ici encore, il nous semble que cela peut se faire assez rapidement.

M. Manley: Expliquez-vous vos réserves à l'égard du principe de la propriété publique de l'emprise.

M. Ritchie: Il y a lieu de faire intervenir toute une série de considérations qui concernent le fonctionnement quotidien d'une société ferroviaire, qui sont plutôt terre-à-terre, mais qui sont également très importantes et déterminantes en termes de rentabilité. Il faut envisager notamment la qualité de l'entretien du matériel, tant sur le plan de la sécurité que sur celui du respect des horaires. Ceux qui offrent des services à bon marché, mais n'entretiennent pas leur matériel, causent du tort aux autres. La voie ferrée n'est pas une autoroute. Si le train de tête est immobilisé, ceux qui le suivent ne peuvent pas le contourner.

La sécurité du matériel se répercute aussi bien sur les riverains de l'emprise que sur ceux qui l'utilisent. Il est toujours difficile pour une même société de concilier le programme d'entretien de l'emprise et le programme d'entretien du matériel roulant qui y circule.

Autre interrogation d'importance: cela fait-il baisser les coûts? La récupération des coûts du système de transport est l'un des principaux objectifs énoncés dans le rapport et par la commission royale d'enquête sur les transports. Or, il me semble que la propriété publique de l'emprise va faire augmenter les coûts. Si, pour récupérer les coûts, il faut alors imposer des droits de péage aux transporteurs, les coûts d'ensemble du transport vont augmenter au lieu de baisser. Les transporteurs devront alors transférer ces coûts aux expéditeurs. Ces derniers vont chercher d'autres moyens de transport. Les affaires vont péricliter, et nous allons nous retrouver dans la situation que nous connaissons aujourd'hui.

M. Manley: Vous participez à une entente de mise en commun avec le CN dans la vallée de l'Outaouais. Pourriez-vous nous dire dans quel sens cette collaboration risque d'évoluer? La pratique va-t-elle devenir plus courante? Quelles seraient ces répercussions sur d'autres aspects sur lesquels la commission s'est prononcée?

[*Text*]

Mr. Scott: I think you have to look at these specifically. We did sit down with CN, and over a period of time we came to the conclusion that on the Ottawa Valley route the two of us could do better together what we are now doing separately. We could reduce certain costs by that technique. But in my view I think it would be inappropriate to say that is a technique that can be applied universally to the rail network in eastern Canada.

It was an attempt by us with Canadian National to try something to make an improvement. We expect it will work. It's not a perfect solution. It has some disabilities. But in our view it's better than the existing situation in that particular piece of geography. It is not something that can be universally applied as a solution elsewhere necessarily.

Mr. Manley: Let me take you to recommendation 39, which recommends the privatization of CN. What's your reaction to that? In the past I believe there have been suggestions that CP would like to see the privatization of CN. Do you continue to hold that view or do you have some reservations about it?

Mr. Scott: We don't have any reservations about the general thrust. I think if everyone who works in this industry is subject to the discipline of the marketplace and to the discipline of financial institutions and shareholders that is probably the best arrangement for all. At least it has the advantage of its being universal, in the sense that all players play by the same rules. But as to when and how a government-owned entity should become privatized, we would certainly have comments to make on the particulars. The timing of it, the way it's brought about and how it's done physically are items that we would be concerned with, depending on how that's to be achieved.

• 1605

Mr. Manley: Is your company a potential suitor in the privatization endeavour?

Mr. Scott: We always like to have a date with the girls, yes.

Mr. Manley: Let me ask you a more general kind of question. The report says on page 88 that the current situation with respect to rail is not sustainable. And elsewhere it says that the situation faced by the railways has deteriorated and may become very serious in this decade. Mr. Rivard in an article in the Thunder Bay *Chronicle Journal* says:

> We have present in the rail sector the ingredients of an economic calamity. . .of the various modes of transportation, railways have gained the least freedom in the reforms of 1987.

Do you agree that we have the ingredients of an economic calamity here? Do you feel there is a future for rail in Canada, looking at two years, five years, medium-term and then longer-term range? What do you foresee?

Mr. Scott: I have a very strong belief that the railways can under given circumstances play a very effective role in the transportation economy of this country—in fact, a vital role—and maybe provide under given circumstances a better

[*Translation*]

M. Scott: Je crois que ces ententes doivent être étudiées au cas par cas. Effectivement, après nous être attablés avec le CN, nous en sommes finalement venus à la conclusion que, pour le trajet de la vallée de l'Outaouais, la collaboration serait avantageuse pour les deux entreprises; elle nous permettrait de réduire certains coûts. Il serait cependant erroné de dire, selon moi, que cette pratique peut être appliquée universellement pour l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Est du Canada.

Il s'est agi de notre part et de la part du Canadien National d'une tentative d'amélioration. Nous espérons qu'elle réussira. La solution n'est pas parfaite. Elle comporte certains désavantages. Pourtant, à notre avis, il s'agit d'une amélioration par rapport à la situation qui existait antérieurement dans cette région en particulier. Mais ce n'est pas nécessairement une panacée.

M. Manley: J'aimerais maintenant vous demander ce que vous pensez de la recommandation 39, qui vise la privatisation du CN. Par le passé, il me semble que le CP a exprimé le souhait de voir privatiser le CN. Continuez-vous de le penser, ou bien avez-vous certaines réserves?

M. Scott: Nous n'avons aucune réserve pour ce qui est de l'idée de base. Le meilleur régime qui convient à l'ensemble des intervenants du secteur, c'est probablement celui qui impose à tous la discipline du marché, celle des institutions financières et celle des actionnaires. Un tel régime a au moins l'avantage d'être universel, dans le sens où tous les intervenants doivent respecter les mêmes règles du jeu. Mais pour ce qui est du moment et des modalités de la privatisation d'une société appartenant à l'État, nous aurions certainement des commentaires à formuler. Quand, comment et dans quelles circonstances une telle privatisation serait-elle effectuée? Voilà des aspects qui, évidemment, nous intéressent.

M. Manley: Est-ce que le CP serait au nombre des prétendants en cas de privatisation?

M. Scott: Les rendez-vous galants nous font toujours plaisir, certainement.

M. Manley: Permettez-moi de vous poser une question plus générale. Les auteurs du rapport déclarent à la page 88 que, dans sa forme actuelle, le transport ferroviaire n'est pas viable. Ailleurs, ils signalent que la situation des sociétés ferroviaires s'est détériorée et risque de devenir très grave avant la fin de la décennie. Et je vous cite un article du *Chronicle Journal* de Thunder Bay, où M. Rivard déclare:

> Le secteur ferroviaire réunit toutes les conditions d'un désastre économique et, parmi les divers modes de transport, le ferroviaire est celui auquel les réformes de 1987 ont donné le moins de liberté.

Êtes-vous d'accord pour dire que les conditions d'un désastre économique sont réunies? Le secteur ferroviaire a-t-il un avenir au Canada, selon vous, dans une perspective de deux ans, de cinq ans, à moyen terme et à long terme? Quelles sont vos prévisions?

M. Scott: Je suis fermement convaincu que, si certaines conditions sont réunies, les sociétés de chemins de fer peuvent jouer un rôle très utile—voire capital—dans le domaine des transports au Canada et même peut-être, à certaines conditions,

[*Texte*]

result for those that provide other infrastructures, such as highways, than we as a country are now getting. But that is going to come about only if there are significant policy changes on the part of government and if we in the railways can do two things: drive our costs down farther than they are now, which we are in the midst of doing and have been doing for some years and are accelerating now; and second, at least see enough of a policy light at the end of the tunnel to know that we can risk the kind of investment that will be required to bring new technology into being to do what I've said. And I think all of those things are achievable, but they won't be done easily.

At worst, everything runs against us as a country, as an economy, as an industry, and if the policy changes are studied and studied and studied without something being achieved by way of change, then "calamity" might not be an inappropriate word to put to it, because left unattended, the result is anything but positive. But I reiterate that given the right attention and with enough energy on the part of management and enough concern on the part of shippers, and even a very real and necessary involvement of our own co-workers, we can make a very lively business and a very lively contribution to this country, and I think it's needed.

Mr. Manley: Let me take you to some of the key recommendations that I think affect your mode: recommendation number 8, which is the recommendation with respect to plant rationalization; recommendation number 28, I suppose, on compensatory rates; number 26, the CLR recommendation; number 36, user-pay, user-say concept. Presumably, in each of these you feel support for the recommendations that have been made, but I wonder whether you have concerns either about implementation or otherwise that you want to put on the record. You may wish to forward some commentary on that that's more detailed, as we work on our report, but for now perhaps you have comments.

Mr. Scott: Mr. Manley, I'd answer that in this way. We obviously made a submission to the review commission at the time it held hearings. I would be pleased to submit copies of that to the members who are interested, because I think that sets out some of the concerns quite plainly that we had going into this review. But I'd have to say in general that what one gets out of reviews is a number of people's concerns, and the commission itself made some salient points about trying to find balance and the appropriateness of balance.

• 1610

Not everything in this report fills us with wild enthusiasm. On the other hand, knowing the task that's faced and the need for some very urgent action, we would rather see this report taken as it is and implemented. Even though it may not be from our singular view the perfect report, it is a report that I think largely accommodates the interested parties and has a positive point of view. Our overall opinion is take it all and implement it.

[*Traduction*]

assurer aux fournisseurs d'autres types d'infrastructures, comme les autoroutes, de meilleurs résultats que ceux que nous connaissons à l'heure actuelle au Canada. Mais cela ne se produira que dans la mesure où le gouvernement sera disposé à modifier en profondeur sa politique et où nous, les sociétés de chemins de fer, verrons réunies les deux conditions suivantes: une réduction des coûts encore plus considérable que celle que nous opérons depuis quelques années déjà et, plus récemment, de façon accélérée et, deuxièmement, une orientation de la politique qui nous incitera à risquer les investissements en nouvelles technologies indispensables à toute relance du secteur. Tout cela est possible, selon moi, mais la tâche ne sera pas facile.

Au pire, cependant, si toutes les conjonctures, nationale, économique, sectorielle, nous sont défavorables et si on se contente d'accumuler les études de nouvelles orientations sans jamais changer quoi que ce soit, alors le mot «désastre» ne sera peut-être pas trop fort pour qualifier la situation qui nous guette, puisque, si rien n'est fait, les résultats continueront d'être inquiétants. Je tiens tout de même à répéter que, dans la mesure où nos gestionnaires consentiront les efforts voulus, où les expéditeurs se montreront intéressés, où nos travailleurs nous accorderont leur collaboration, qui est indispensable, nous pourrons rendre notre secteur tout à fait dynamique et assurer son apport nécessaire à l'économie canadienne.

M. Manley: Je vous citerai maintenant certaines des recommandations clés qui touchent votre mode de transport: la recommandation numéro 8, qui porte sur la rationalisation des réseaux; la recommandation numéro 28, qui porte, je crois, sur le prix compensatoire; la recommandation numéro 26, sur le PLC; la recommandation numéro 36, sur le principe de l'«usager payant-usager participant». Je suppose que vous appuyez chacune de ces recommandations. Cependant, auriez-vous des observations à faire au sujet de leur mise en oeuvre ou d'autres aspects? Vous souhaitez peut-être nous transmettre, à ce sujet, des commentaires plus détaillés dont nous pourrions prendre connaissance en rédigeant notre rapport. Cependant, il se peut que vous souhaitiez faire des observations dès maintenant.

M. Scott: Monsieur Manley, voici comment je répondrais à votre question. Évidemment, nous avons présenté un mémoire à la commission d'examen au moment où elle tenait ses audiences. Je serais heureux d'en remettre des exemplaires aux membres que cela intéresse, car je pense que certaines des préoccupations que nous avions lorsque nous avons entrepris cet examen y sont clairement exprimées. Je dois cependant dire qu'en général, ces examens sont l'expression des préoccupations d'un certain nombre de personnes, et la commission elle-même a souligné le fait qu'elle s'efforçait de trouver un équilibre et l'opportunité d'y parvenir.

Le contenu de ce rapport ne nous enthousiasme pas complètement. En revanche, connaissant la tâche à laquelle nous sommes confrontés et la nécessité de prendre très rapidement des mesures, nous préférerions que le rapport soit accepté tel quel et mis en oeuvre. Même si, personnellement, nous ne le jugeons pas parfait, c'est un rapport qui me paraît répondre dans l'ensemble aux préoccupations des parties intéressées et dont l'optique est constructive. Nous sommes donc d'avis qu'on doit l'accepter en bloc et en appliquer les recommandations.

[*Text*]

Mr. Manley: I'm going to give you another opportunity to push your case a little more strongly then, because Mr. Hall from the CSA was here this morning to tell us that the CLR provisions shouldn't be changed and made his case to argue it. So at some point this committee is going to have to come up with some opinion on that recommendation, I presume, and we better have your view pushed at least as strongly as Mr. Hall pushed his.

Mr. Scott: I thank you for that opportunity. I think what we should do to be of help then to the committee is probably to review what point of view he has on it and to comment upon that.

Mr. Manley: Fair enough, and I think you can certainly acquire the transcripts. But I think we need to urge you to understand how quickly we're trying to deal with this, that we need to respond to the concerns that are expressed as we go along.

Mr. Scott: My colleagues, if they have anything further to add to that, might be able to assist you.

Mr. Ritchie: I really don't have anything to add, except to reinforce what Barry is saying. We have to get on with it, Mr. Manley. The debate on CLRs has been raging, and I've been part of them and our company has been part of them, since 1986. They won't go away. I think that's what the review commission quite eloquently pointed out. I think it made some recommendations that on balance we can certainly accept. But as Barry said, we will respond where appropriate.

Mr. Manley: All right. Fair enough.

The notion that the railway has an important role to play, which Mr. Scott set out in response to my earlier question, is an encouraging one. But of course we have before the NTA at the moment an application from your company to shut down service east of Sherbrooke, and we have, in the context of a report, a proposal to facilitate abandonment of rail elsewhere in Canada. I guess my question to you is this. If rail has a future in Canada, where? You clearly don't think it has one, at least for your company, in Atlantic Canada. Under what conditions? Is there a future for rail east of Winnipeg, east of Thunder Bay? What are we going to need to do to preserve a national rail system in Canada?

Mr. Scott: Mr. Manley, let me start from Sherbrooke east and say that there probably can be under certain circumstances a railway system east of Sherbrooke. But on balance, it would not be ours. Given the traffic flow, the existing structures, if anything needs to be rationalized, I would suggest to you very strongly that it is that line that we have given notice of our intention to abandon. East of Winnipeg or east of Thunder Bay, or whatever you want to call the east—to my mind, the east is over-railwayed. If you want a strong, viable railway in the east, it has to be a smaller, more focused railway than it is now. By whatever means that is brought about, and there is probably more than one way to do that, I think each way has to be tested

[*Translation*]

M. Manley: Eh bien, je vais alors vous donner une autre occasion de faire valoir vos arguments un peu plus vigoureusement, car M. Hall, de l'AAC, qui était ici ce matin, nous a dit que les dispositions relatives aux PLC ne devraient pas être modifiées et nous a présenté des arguments à cet effet. À un certain moment, ce comité va donc être obligé, je suppose, d'exprimer une opinion au sujet de cette recommandation, et il serait donc préférable que vous fassiez valoir votre point de vue avec au moins autant de vigueur que M. Hall.

M. Scott: Je vous remercie de m'offrir cette possibilité. Je crois que pour pouvoir être utile au comité, il conviendrait probablement d'examiner son point de vue sur la question afin que nous puissions le commenter.

M. Manley: Fort bien. Vous pourrez certainement obtenir les transcriptions. Mais il importe que vous compreniez avec quelle rapidité nous essayons de traiter cette question et la nécessité pour nous de répondre aux préoccupations exprimées devant nous.

M. Scott: Si mes collègues ont quelque chose à ajouter à ce sujet, ils pourraient peut-être vous aider.

M. Ritchie: Je n'ai vraiment rien à ajouter, sinon pour confirmer ce que dit Barry. Il faut aller de l'avant, monsieur Manley. Le débat sur les PLC auquel notre société et moi-même participons fait rage depuis 1986. La question n'est toujours pas réglée. Je crois que c'est ce que la commission d'examen a souligné avec une certaine éloquence. Elle a présenté un certain nombre de recommandations qui, dans l'ensemble, nous paraissent acceptables. Mais comme le disait Barry, nous y répondrons lorsque cela se justifiera.

M. Manley: Très bien. C'est juste.

L'idée que les chemins de fer ont un rôle important à jouer, ce que M. Scott a fait observer en réponse à ma question antérieure, est encourageante. Mais naturellement, l'ONT examine en ce moment une demande de fermeture à l'est de Sherbrooke, demande présentée par votre société, et, dans le contexte d'un rapport, une proposition en faveur de l'abandon de lignes ailleurs au Canada. La question que je vous pose donc est la suivante. Si le transport ferroviaire a un avenir au Canada, où est-il? Vous pensez manifestement qu'il n'en a pas, du moins en ce qui concerne votre société, au Canada atlantique. Dans quelles conditions? Y a-t-il un avenir pour le transport ferroviaire à l'est de Winnipeg, à l'est de Thunder Bay? Que va-t-il nous falloir pour conserver un réseau ferroviaire national au Canada?

M. Scott: Monsieur Manley, permettez-moi de commencer par l'est de Sherbrooke. Dans des circonstances bien déterminées, un réseau ferroviaire pourrait probablement exister à l'est de cette ville. Mais tout bien pesé, ce ne serait pas le nôtre. Étant donné le volume du trafic, les structures existantes, si un effort de rationalisation s'impose, je puis vous affirmer qu'il devrait porter sur la ligne que nous avons l'intention d'abandonner, comme nous vous en avons avisés. Tout ce qui est à l'est de Winnipeg ou de Thunder Bay, ou la région que vous considérez comme l'Est, quelle qu'elle soit, a, à mon avis, une surabondance de lignes. Si vous voulez un réseau ferroviaire fort et viable dans l'Est, il faut qu'il soit plus petit, plus

[*Texte*]

against its physical viability and its financial viability. So something has to happen in the east. The east is the over-railwayed part of the country at the moment.

I think why the policy changes are so important to the country, let alone to us as an industry, is the fact that there has to be a melding of highway and rail in eastern Canada to get the most effect out of the system. In my view, that has to happen within the change to get the best result. Part of that is in the hands of the industry. It can take a look at what it physically can do with its own plant and perhaps with its own cost reductions and its own investment and enhancement of services. But the policy end is out of our hands.

• 1615

Yet if that doesn't come along in some parallel, if there isn't a political will and a commercial will to drive a fundamental change into eastern Canada, in terms of rail and highway infrastructure and services, then I think the country is going to pay a price for it, and certainly the railways will not survive in anywhere near their current situation.

The east has a lot to do with a lack of the sense of any monopoly. The east is largely intermodal traffic in the broad sense. It will find its own level of competition based on underlying true costs if they are allowed to show.

If you remember my opening statement, I said to some extent the railways true costs are masked by fuel and property tax, differences with highway. What happens is that the user chooses what appears to him or her to be the lower cost, but which in fact is not necessarily the lower cost mode for the country. That's the policy change that has to be made in my view.

Rob, I know that you have perhaps something you may want to add on the east of Sherbrooke situation.

Mr. Ritchie: Thank you, Barry.

Mr. Manley asked this question: If it has a future, where? I would say if it has a future, how? There are many ways to provide railway service.

We have a National Transportation Act that tries to be everything, but it doesn't do enough anywhere. I shouldn't say that. It fails in some of the regions of the country. The Americans have pushed a lot more for deregulation and really let the market forces dictate where railway services would be. They have been more successful with things such as short lines. We can leave this with the committee. It is *In Perspective: CP Rail System's Operations—New Brunswick, Maine and Eastern Quebec.* This is the marketing brochure to market the property to other interested people. Short lines are what they are referred to, but there are other people who can make a go of it.

[*Traduction*]

concentré qu'il ne l'est maintenant. Quel que soit le moyen utilisé, et il y en a probablement plusieurs, j'estime que chaque ligne doit être évaluée en fonction de sa viabilité physique et financière. Il faut donc que quelque chose se produise dans l'Est. En ce moment, il y a une surabondance de lignes dans notre pays.

Je crois que si des changements de politique sont si importants pour notre pays, sans même parler de notre industrie, c'est parce qu'il faut qu'il y ait une fusion du transport routier et du transport ferroviaire dans l'Est du Canada afin de tirer le meilleur parti possible du système. A mon avis, il faut que cela se produise dans le cadre des changements envisagés, si nous voulons obtenir les meilleurs résultats possible. Le choix incombe en partie à l'industrie. Elle peut examiner ce qu'il lui est possible de faire sur le plan matériel, avec son propre réseau, et aussi peut-être ce qu'elle peut faire sur le plan des réductions de coûts, des investissements et de l'amélioration des services. Mais le choix de la politique nous échappe.

Pourtant, s'il n'y a pas parallélisme des efforts entre la volonté politique et la volonté des entreprises commerciales, afin de susciter un changement fondamental dans l'Est du Canada, en ce qui concerne les infrastructures et les services ferroviaires et routiers, cela va coûter cher au pays tout entier, et il est certain que les compagnies de chemin de fer verront leur importance considérablement réduite.

Ce qui caractérise l'Est, c'est l'absence d'un véritable monopole. En général, c'est le trafic intermodal qui y domine. Dans l'Est, la concurrence trouvera son équilibre en fonction des coûts réels sous-jacents, si on leur permet d'apparaître.

Si vous vous souvenez de ma déclaration préliminaire, j'ai dit que les coûts réels des chemins de fer sont occultés par la taxe sur les carburants et la taxe foncière, autant de différences avec le transport routier. Ce qui se passe, c'est que l'utilisateur choisit ce qui lui parait être le moindre coût, bien que ce ne soit pas nécessairement le mode de transport le moins coûteux pour notre pays. C'est dans ce domaine que la politique devrait être changée, à mon avis.

Rob, je sais que vous voudriez peut-être ajouter quelque chose à propos de la situation à l'est de Sherbrooke.

M. Ritchie: Merci, Barry.

M. Manley a posé la question suivante: si le transport ferroviaire a un avenir, où est-il? Je dirais plutôt, s'il a un avenir, comment? Il y a bien des façons de fournir des services ferroviaires.

Nous avons une Loi sur les transports nationaux qui essaye de tout faire dans tous les domaines, mais qui n'en fait pas suffisamment dans aucun, ou plutôt qui ne fait rien d'utile dans certaines régions du pays. Les Américains ont fait beaucoup plus en faveur de la déréglementation et ont laissé les forces du marché dicter l'implantation des services ferroviaires. Ils ont mieux réussi dans certains domaines, notamment celui des lignes courtes. Nous pouvons laisser ces renseignements au comité; tout cela se trouve dans *Perspectives à propos du fonctionnement du système ferroviaire canadien au Nouveau-Brunswick, au Maine et dans l'Est du Québec.* C'est une brochure de marketing des biens à l'intention d'autres personnes intéressées. Il s'agit là de lignes courtes, mais il y en a d'autres qui sont capables de réussir.

[*Text*]

With deregulation these things have a lot better chance of surviving than trying to reregulate the price, which we really get in the competitive access issues and CLRs, etc., now. I know I promised I wouldn't open up, but I can't stop myself sometimes. But with deregulation and relief of the imposed burden on taxes, I think the future of the railways can be as glorious as the past was.

The Chairman: Thank you. We'll move on now to Mr. Angus.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, thank you for appearing before us and giving the committee your views on the NTA review report and other matters.

I want to start where Mr. Manley left off in terms of one of your responses. You talked about the melding of highway and rail east of Winnipeg as a solution. Do you want to elaborate a bit on that?

At the same time you also call in your written brief for an integrated national transportation policy. One of the dilemmas that we have is that trucking primarily is a provincial responsibility. The federal government delegated that to the provinces years ago. I am wondering whether, in order to achieve this melding, part of the process is to return that authority to the national government so that there can be equal treatment of modes.

Mr. Scott: I think, Mr. Angus, that the melding that I see is a policy situation and it may require some return, the taking back of some aspects of truck regulation. But I think it's more a question of the harmonization of the provincial and the federal approach to highway funding and the taxation levels, and both provincial and federal do collect fuel taxes.

• 1620

In order that the true costs of the provision of those services be allowed to come through to the user and the user then makes a selection... I would put it to you that the truck has great service flexibility for lesser distances, and no railway is going to overtake that. But I would also put it to you that with a proper reflection of the true costs of providing the service, rail can probably take trucks off the highway very effectively for the trucker and the shipper over longer distances and provide some very good service, at very realistic rates, if those true costs are allowed to come through.

As you know, and we have often said it and I think this morning you heard it from a labour leader, the tax inequity on fuel tax of Canadian versus U.S. roads between let's say the middle of the country, Toronto-Chicago, and the west coast is of the order of some $7,000 per train extra in Canada, which is all tied up in fuel taxes. To the extent that is so, and to the extent that inequity or imbalance exists between truck and rail, you were again distorting the reflection of some true cost. How is that to be achieved? I think you have to sit down and determine whether that's to be done cooperatively between governments or whether it requires some returning of authority or regulation. My inclination would be to go for the cooperative understanding

[*Translation*]

Les chances de survie sont beaucoup plus grandes avec la déréglementation que si l'on essaye de réglementer à nouveau le prix, ce qui est maintenant la situation en ce qui concerne les questions d'accès concurrentiel, les PLC, etc. Je sais que j'ai promis de ne pas me lancer, mais parfois, je ne peux pas m'en empêcher. J'estime cependant qu'avec la déréglementation et l'allégement du fardeau fiscal, l'avenir des chemins de fer pourra être aussi brillant qu'il le fut dans le passé.

Le président: Merci. Nous allons maintenant donner la parole à M. Angus.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître devant nous et d'avoir fait part au comité de vos vues en ce qui concerne l'examen de la Loi sur les transports nationaux et sur d'autres questions.

Je voudrais revenir à une de vos réponses aux questions de M. Manley. Vous avez dit que la fusion du transport ferroviaire et routier, à l'est de Winnipeg, était une solution possible. Pourriez-vous préciser?

D'autre part, dans votre mémoire, vous demandez une politique intégrée des transports nationaux. Un des dilemmes auxquels nous sommes confrontés, c'est que le camionnage est une responsabilité que le gouvernement fédéral a déléguée aux provinces il y a des années. Je me demande si, pour assurer une telle fusion, il conviendrait, entre autres choses, de rendre ces pouvoirs au gouvernement national de manière à ce que les deux modes de transport soient traités de manière équitable.

M. Scott: Je crois, monsieur Angus, que la fusion dont je parle est une question de politique et qu'elle pourrait en effet exiger que l'on revienne sur certains points à la situation antérieure en ce qui concerne la réglementation du camionnage. Je pense cependant qu'il s'agit plus d'harmoniser l'approche fédérale et provinciale au financement des routes et des niveaux de fiscalité; d'ailleurs, les taxes sur les carburants sont aussi bien prélevées par les provinces que par le gouvernement fédéral.

Pour que l'utilisateur puisse vraiment savoir ce que sont les coûts réels de prestation de ces services et qu'il puisse faire un choix... Je reconnais que le camion offre une plus grande souplesse de service pour les courtes distances, et que le transport ferroviaire ne pourrait jamais faire mieux. Mais je vous fais également observer que si l'on tient vraiment compte du coût réel de prestation du service, le chemin de fer peut probablement remplacer les camions de manière très rentable pour le camionneur et l'expéditeur, lorsqu'il s'agit de grandes distances, et qu'il peut fournir un excellent service, à des tarifs très réalistes, à condition qu'on laisse paraître les coûts réels.

Comme vous le savez, nous l'avons souvent dit, et un représentant syndical l'a lui-même répété ce matin, je crois, la différence de taxe sur les carburants par rapport aux routes canadiennes et aux routes américaines entre, par exemple, Toronto-Chicago, et la côte ouest, est de l'ordre de 7 000$ de plus par train au Canada, le tout à cause des taxes sur les carburants. Dans la mesure où cette inégalité ou ce déséquilibre existe entre le camion et le train, cela entraîne une distorsion de l'effet d'une partie du coût véritable. Dès lors, comment faire? Je crois qu'il faut tout d'abord décider si l'on veut recourir à une action coopérative entre gouvernements ou s'il faut revenir au pouvoir ou au règlement antérieur. Je serais plus

[*Texte*]

first, because I think all the parties can be a winner out of this if it's done with some common sense.

Mr. Angus: You use the phrase "putting the trucks on the rail". Did you mean literally that, or did you mean recovering or attracting the truck cargoes?

Mr. Scott: I meant putting trailers or containers right on the rails.

Mr. Angus: Okay.

In terms of the taxation, CP has been very effective, at least in terms of visability lobbyists, on the whole fuel tax question and also on the municipal property tax question. Are there any signs of any success either at the federal or at the provincial levels? And maybe I am going to ask you to leak something that Mr. Mazankowski may have whispered in your ear, or maybe something Mr. Laughren has told you.

Mr. Scott: I would that I could.

I think you know as well as I do that a year or so ago there was a reduction on the federal excise tax to a degree. You may have seen where Manitoba in its most recent budget took three cents plus off diesel fuel tax, which is a very difficult thing for any government to do these days when they are looking for revenue wherever they can find it.

I think that's an indication perhaps, without wishing to speak for the finance minister or the Premier of Manitoba... Certainly what they said at the time they did it would indicate a concern for the railway situation and some of the points that I have just made to you. I think that is good. We could do with more of it.

We also appeared before a provincial committee in Ontario, when they were going to increase our taxes by about $14 million a year in Metro Toronto. We at least won a stay and a reconsideration on that. I might say that we were joined in that effort by our own labour unions. We both saw what we thought was the unfairness of that approach.

Mr. Angus: As I said, when CN was here it was my understanding that the presentation by the railways was the key turning point on the market value assessment.

Mr. Scott: Mr. Angus, I also saw the presentations made by a number of our unions and I can tell you they had to be considered equally with our—

Mr. Angus: I am sorry. I meant that in the full context. It was the turning point as the issue.

When Mr. Abbot was here this morning he made the comment that railways do not purposely make decisions that will result in a less safe operation. But he said that when costs need to be reduced, if the signalling department was told they had to cut 10%, then something that was planned for this year may be delayed for a year or two. Ultimately, cost-cutting will have an impact on the safety of any operation—in this case, rail. How would you respond to that?

[*Traduction*]

tenté par une entente fondée sur la coopération, car j'estime que si l'on fait preuve d'un peu de bon sens, toutes les parties intéressées auraient à y gagner.

M. Angus: Vous utilisez l'expression «mettre les camions dans le train». Dois-je interpréter cela au sens littéral, ou voulez-vous dire qu'il s'agit de récupérer ou d'attirer les charges normalement transportées par les camions?

M. Scott: Ce que j'entends par là, c'est transporter les remorques ou les conteneurs par voie ferrée.

M. Angus: Bien.

Pour ce qui est des taxes, le CP s'est montré très efficace, du moins si l'on en juge par la visibilité de ses lobbyistes, pour tout ce qui a trait à la taxe sur les carburants et aussi à la taxe foncière municipale. Y a-t-il des signes de succès au niveau fédéral ou provincial? Je vais peut-être vous demander de nous révéler ce que M. Mazankowski peut vous avoir chuchoté dans l'oreille, ou quelque chose que M. Laughren pourrait vous avoir dit.

M. Scott: Je voudrais bien pouvoir le faire.

Je crois que vous savez aussi bien que moi qu'il y a un an environ, la taxe d'accise fédérale a été légèrement réduite. Vous avez peut-être vu que, dans son dernier budget, le Manitoba a diminué de plus de 3c. sa taxe sur le carburant diesel. Chose très difficile à faire pour des gouvernements de nos jours, alors que ceux-ci cherchent par tous les moyens à accroître leurs recettes.

Sans vouloir parler au nom du ministre des Finances ou du premier ministre du Manitoba, je crois que cela indique peut-être... Il est certain que ce qu'ils ont dit à l'époque montre que la situation des chemins de fer et certains des points que je viens de mentionner les préoccupent. Je crois que c'est une bonne chose. Il serait bon qu'une telle attitude soit plus fréquente.

Nous avons également comparu devant un comité provincial en Ontario, où on allait augmenter nos taxes d'environ 14 millions de dollars par an dans le Grand Toronto. Nous avons au moins obtenu un sursis et un examen de la question. J'ajouterai que nos propres syndicats se sont joints à nos efforts. Nous étions tous d'accord sur l'injustice de cette approche.

M. Angus: Comme je l'ai dit plus tôt, lorsque le CN a comparu, il m'a paru que leur exposé a marqué le tournant de l'évaluation de la valeur marchande.

M. Scott: Monsieur Angus, j'ai également assisté aux exposés faits par un certain nombre de nos syndicats, et je peux dire qu'il fallait les considérer au même titre que nos...

M. Angus: Excusez-moi. Je disais cela dans le contexte général de la situation. Cela a marqué le tournant pour cette question.

Lorsque M. Abbot était ici ce matin, il a dit que les compagnies de chemin de fer ne prennent pas intentionnellement des décisions qui nuiront à la sécurité des opérations. Mais il a dit que lorsqu'il est nécessaire de réduire les coûts... si l'on dit, par exemple, au département qui s'occupe de la signalisation qu'il faut qu'il réduise ses dépenses de 10 p. 100, un projet dont la réalisation était prévue pour cette année-là risque d'être retardé d'un an ou deux, si bien qu'en fin de compte, ces réductions de coûts auront des répercussions sur la sécurité d'une entreprise, quelle qu'elle soit—dans le cas présent, le transport ferroviaire. Qu'en pensez-vous?

[*Text*]

• 1625

Mr. Scott: I guess I'd respond to it by saying that we are not going to do anything that is going to diminish our current level of safety. I am sure you will agree with me that we can always make something safer by some means or another, either by training or by improvement or by technology as it becomes available. But if if you don't have the money, how do you buy it and instal it? We have to first earn the money. That's critical to us. If we don't have it and we can't encourage a banker to give it to us in a loan, then somehow we have to do without it. But I tell you again, it will not be to the extent of reducing the safety levels on our road. We feel we have put a very strong safety initiative onto the railway in addition to what we've done in the past. Our indices are continually getting better. It is something that is a subject for the president and myself almost daily. It is probably the one single thing that gets referred to every day, regardless of what else is going on. We are not going to run an unsafe railroad, period.

Mr. Angus: Can you update the committee on the status of the work that both yourselves and CN have entered into east of Winnipeg, in terms of looking at the plant and at the long-term needs?

Mr. Ritchie: I have not much more to say, Mr. Angus, than what I was able to tell you a month and a half ago, except that it's still progressing. I have had conversations with the vice-president, Jacques Côté, from CP, who is working with the CN rep. We're satisfied that we'll be in a position to have the major scope-out work completed by mid-summer or the end of June. I haven't even seen the details so I'm not being cute on this one. They're coming together in parallel streams, so it's very difficult to just look in.

Mr. Angus: But it's still the intention that the material would become public some time in the fall?

Mr. Ritchie: Certainly the railways are going to have to make their intentions known. It is such a large non-private issue that they'll have to make known what the alternatives are and what the ones we plan to pursue are.

There are certain informations that are confidential to both railways. And certainly it's not my information, it's the information of the owners of company. Some of that has to stay private.

Mr. Angus: Yes. I'm thinking more of the intentions and what decisions, if any, have been arrived at as to what the future system looks like. But in that context, though, you call in your presentation today for an integrated transportation policy. The Minister of Transport on two occasions has been asked by me to put in abeyance any future applications to the NTA for main line abandonments, until the Government of Canada, in conjunction with the provinces, has determined what the basic rail network should look like. In other words, it should not be left to CN and CP to make their own corporate decisions as to what works, both in terms of the services you want to provide and can provide and where you have your plant in relationship

[*Translation*]

M. Scott: Voici ce que je vous répondrai: nous n'allons rien faire qui puisse réduire notre niveau de sécurité actuel. Je suis certain que vous reconnaîtrez avec moi que nous pouvons toujours améliorer la sécurité, par un moyen ou par un autre, soit par le biais de la formation, des améliorations, ou de nouvelles technologies. Mais si vous n'avez pas l'argent nécessaire, comment acheter celles-ci et les installer? Pour commencer, il faut gagner l'argent nécessaire. C'est absolument indispensable pour nous. Si nous ne l'avons pas et si nous ne réussissons pas à convaincre un banquier de nous le prêter, il faudra bien nous en passer. Mais je vous le répète, ce ne sera pas au prix de la sécurité chez nous. Nous considérons que nous avons pris des mesures de sécurité très vigoureuses en plus de ce que nous avons fait dans le passé. Nos indices sont en constante amélioration. C'est un sujet dont le président et moi-même nous entretenons presque quotidiennement. C'est probablement le seul sujet qui soit évoqué chaque jour, quelles que soient les autres activités en cours. Nous nous refusons à offrir des transports ferroviaires qui ne sont pas sûrs, un point, c'est tout.

M. Angus: Pourriez-vous dire au comité où en sont les travaux que le CN et vous-mêmes avez entrepris à l'est de Winnipeg, en ce qui concerne le réseau et les besoins à long terme?

M. Ritchie: Je n'ai pas grand-chose à ajouter, monsieur Angus, à ce que je vous ai dit il y a un mois et demi, sinon que les choses continuent à avancer. J'ai eu des entretiens avec le vice-président du CP, M. Jacques Côté, qui travaille avec le représentant du CN. Nous sommes à peu près certains que les gros travaux d'excavation seront terminés au milieu de l'été, ou même à la fin de juin. Je n'ai même pas vu les détails, et je n'essaye pas de finasser à ce propos. Les travaux se font en parallèle, si bien qu'il est difficile de savoir exactement où on en est.

M. Angus: Mais votre intention est toujours bien de rendre cela public cet automne?

M. Ritchie: Indiscutablement, les compagnies de chemins de fer devront faire connaître leurs intentions. La question est si importante et a un caractère si peu privé qu'il faudra qu'elles révèlent les différentes options et celles que nous avons l'intention de poursuivre.

Certaines informations concernant les deux conpagnies ont un caractère confidentiel. Ce n'est certes pas ma propre information, mais celle des propriétaires de la compagnie. Et certains de ces renseignements devront rester confidentiels.

M. Angus: Oui. Je pensais plutôt aux intentions et aux décisions éventuelles auxquelles on était parvenu en ce qui concerne l'établissement du futur réseau. Dans ce contexte, vous réclamez cependant aujourd'hui, dans votre exposé, une politique de transport intégrée. J'ai demandé à deux reprises au ministre des Transports de suspendre toute requête future à l'OTN en faveur de l'abandon de lignes principales, en attendant que le gouvernement du Canada, avec les provinces, ait décidé ce que serait le réseau ferroviaire de base. Autrement dit, on ne devrait pas laisser au CN et au CP le soin de décider indépendamment de tout cela, qu'il s'agisse des services que vous désirez et pouvez offrir ou du tracé de votre réseau par

[*Texte*]

to the other company. The national government, in consultation with the stakeholders, which would include the railroads, the communities, the unions, and the shippers, should decide what's the minimum we need as a country for purposes perhaps beyond transportation. Does CP have a position on that kind of approach?

Mr. Scott: Yes, it does. It sounds very logical and very reasonable for you to take that point of view. The only thing is that the time has run out. I would put it to you that there may be another way, and it may not be a bad way. The railways could sit down and decide what it is that they can run effectively, either individually or together. When that becomes known, then it may be possible for others to focus upon the residual network and to decide whether they want to keep some of that operating. The recommendations in this report would allow for that, whether one of us is to be a contractor or whether someone else is to run it; whether you want to mothball it or keep the right of way potentially for other purposes. But I would suggest to you that we have been looking at something such as you have indicated for almost the time since I had hair.

• 1630

Mr. Angus: Just a couple of weeks?

Mr. Ritchie: I can't add to your hair, but maybe I can add to the answer.

I think you could have it both ways. The problem, as it is pointed out in the report, is that the railways can't support what essentially could be required for non-commercial reasons. Let the railways make, because they're good at it, hopefully, their commercial decision.

Right now in the transportation advisory committee, which is the committee of deputies at the provincial and federal level, there is a tremendous effort going on to define what the national rail network should look like. It's not easy. It has been going on for 18 months behind closed doors with professionals, and it could drag out a little while longer too. So you're going to have commercially justified lines and then you could potentially have the national rail network, and there could be a difference. The difference in there is it is recommended they be supported by the government if they're required for public interest. The transition could be handled in the same way.

Mr. Angus: I agree with you, when you say that you've run out of time. I recognize the reality that both railways are facing. It is frustrating that after 18 months they still have not come up with a basic network. If I'm not mistaken they were able to determine the highway network in a much shorter period of time. Yet rail is the more environmentally friendly of the two and should at least have a determination of what the national system should be.

I agree with you in terms of your comment. There's the commercially liable component of that and then there's the component that is appropriate for public policy reasons to remain not only there but usable and used. I think we need to

[*Traduction*]

rapport à celui de l'autre société. Le gouvernement national, en consultation avec les intéressés, c'est-à-dire les sociétés de chemins de fer, les collectivités, les syndicats et les expéditeurs, devrait décider du minimum dont notre pays a besoin dans des buts qui dépassent peut-être les simples questions de transport. Le CP a-t-il adopté une position à cet égard?

M. Scott: Oui. Il peut vous paraître très logique et très raisonnable d'adopter ce point de vue. Le seul problème, c'est que c'est trop tard. À mon avis, il y a peut-être une autre façon de procéder, et elle n'est pas nécessairement mauvaise. Les sociétés de chemins de fer pourraient convenir des services qu'elles peuvent assurer efficacement, individuellement ou en commun. Une fois que leur choix sera connu, il sera peut-être possible à d'autres de s'occuper du reste du réseau et de décider s'ils veulent qu'on continue à l'exploiter. Les recommandations contenues dans ce rapport permettent diverses formules: l'un de nous pourrait assurer le fonctionnement du réseau sous contrat, ou quelqu'un d'autre s'en chargerait; on pourrait aussi mettre les lignes hors service ou encore maintenir les emprises pour d'autres utilisations possibles. Mais je puis vous assurer que nous étudions une formule comparable à celle que vous avez mentionnée depuis l'époque proche de celle où j'avais des cheveux.

M. Angus: Une ou deux semaines?

M. Ritchie: Je ne peux rien faire pour votre chevelure, mais peut-être pourrais-je apporter un élément supplémentaire.

Je crois que les deux choses sont possibles. Le problème, comme le montre le rapport, c'est que les compagnies n'ont pas les moyens d'assurer des transports essentiellement requis pour des raisons non commerciales. Laissez-les donc, puisqu'elles savent le faire, espérons-le, prendre leur décision commerciale.

En ce moment même, au sein du comité consultatif des transports, qui est le comité de sous-ministres aux niveaux fédéral et provincial, on déploie d'énormes efforts pour définir ce que serait la configuration du réseau de chemin de fer national. Ce n'est pas facile. Cela fait 18 mois que des professionnels étudient la question à huis clos, et cela pourrait se prolonger encore un peu. Vous allez donc avoir des lignes dont l'existence se justifie pour des raisons commerciales, et vous pourriez aussi avoir le réseau national, et il pourrait y avoir une différence. La différence, c'est qu'on recommande une aide du gouvernement aux lignes d'utilité publique. La transition pourrait se faire de la même manière.

M. Angus: Je suis d'accord avec vous lorsque vous dites que nous n'avons plus le temps nécessaire. Je reconnais la réalité à laquelle les deux compagnies sont confrontées. Il est décourageant de savoir qu'au bout de 18 mois, elles n'ont pas encore réussi à se mettre d'accord sur un réseau de base. Sauf erreur de ma part, le réseau routier a pu être établi en beaucoup moins de temps. Pourtant, le rail est le plus écologiquement sain des deux modes de transport, et on devrait au moins avoir une idée de ce que le réseau national devrait être.

Je suis d'accord avec votre commentaire. Il y a, d'une part, l'élément commercial et, d'autre part, l'élément qui doit non seulement être maintenu, mais être utilisable et utilisé, pour des raisons de politique publique. Je crois qu'il convient de rappeler

[*Text*]

impress upon the minister time and time again the urgency of that. If you go through the process that CN and CP are entered into and by this fall you're ready to make an application for the abandonment of a large part of either company's or both companies' system east of Winnipeg, and the transportation advisory committee has yet to determine what their network is, it will just be up to the NTA. There will be no public policy role for anybody to say, we have to keep this for the following reasons.

Mr. Scott: I suspect if we get to that stage that quickly there will be plenty of publicity about it. I don't think it will happen in the dark.

Mr. Angus: No, it won't happen in the dark, but the concern is that the NTA doesn't have much choice, in terms of what they have to deal with. They can only deal with what's in the act.

If the Minister of Transport has not issued them any policy instructions, as he can do under the act 60 days prior to the application, then the NTA has to look at it independently of anything that's happening outside of their building.

Mr. Scott: That may be true, but I think were the recommendations to be followed here, from the way I read it, a lot of your concerns would be handled.

Mr. Angus: With all due respect, that's not going to be implemented before the next election.

Mr. David Flicker (Associate Vice-President, Legal Services, CP Rail System): But another point is that I'm not at all sure that a ministerial direction can relate to the specific aspects of a particular case. He can give policy directions overall, but he can't issue directives that will predetermine a particular case.

Mr. Angus: No, but he could, as I had suggested, put forward a policy directive that main line abandonments shall not be considered until TAC has determined what the rail structure is, which is a dilemma because that forces the railway companies to continue to operate unprofitable, or not profitable enough, shall we say, sections of the lines.

Mr. Scott: "Unprofitable" I think is the word.

Mr. Angus: I was trying to be balanced. Thank you, gentlemen.

Mr. Scott: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Atkinson.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I think Mr. Richardson has some questions, Mr. Chairman.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Chairman, and thank you, gentlemen, for being with us today.

• 1635

In your opening remarks you mentioned your need to compete and exist with other carriers on both sides of the border and your need for a regime that enables us to do that on an equal footing. I want to touch on that regime and what you would see as that regime.

[*Translation*]

constamment au ministre l'urgence de cette question. Si vous adoptez le même processus que le CN et le CP et que, cet automne, vous soyez prêts à présenter une demande d'abandon d'une grande partie du réseau d'une des compagnies, ou des deux, à l'est de Winnipeg, et que le comité consultatif des transports n'ait pas encore décidé de ce que serait le réseau, ce sera à l'ONT de décider. Il n'y aura plus d'intérêt public à défendre, qui permettrait à quelqu'un de dire qu'il faut garder telle ou telle ligne pour les raisons suivantes.

M. Scott: J'ai bien l'impression que si nous en arrivons à ce point, cela suscitera beaucoup de publicité. Je ne pense pas que cela se fera dans l'ombre.

M. Angus: Non, mais ce qui nous préoccupe, c'est que l'ONT n'a guère de choix, car il ne peut agir que conformément aux dispositions de la loi.

Si le ministre des Transports ne lui a pas donné d'instructions, comme il peut le faire en vertu de la loi, 60 jours avant la demande, l'ONT sera obligé d'étudier la question indépendamment de tout ce qui peut se passer hors de ses murs.

M. Scott: C'est peut-être vrai, mais j'estime que si ces recommandations étaient suivies, cela répondrait à beaucoup de vos préoccupations.

M. Angus: Permettez-moi de vous rappeler que ces recommandations ne seront pas mises en oeuvre avant les prochaines élections.

M. David Flicker (vice-président associé, Services juridiques, CP Rail): Il y a aussi le fait que je ne suis pas du tout sûr qu'une instruction ministérielle puisse porter sur les caractères spécifiques d'un cas déterminé. Le ministre peut donner des directives générales, mais il ne peut pas en donner qui puissent déterminer d'avance l'issue d'un cas particulier.

M. Angus: Non, mais il pourrait, comme je le disais, proposer une directive d'orientation voulant que l'on n'envisage aucun abandon de lignes principales tant que le TAC n'aura pas décidé de la structure du réseau, ce qui constitue un dilemme, parce que cela oblige les compagnies à continuer à exploiter certains tronçons qui ne sont pas rentables ou, disons, ne le sont pas suffisamment.

M. Scott: Je crois que le terme qui convient est «non rentables».

M. Angus: J'essayais de respecter un certain équilibre. Merci, messieurs.

M. Scott: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Atkinson.

M. Atkinson (St. Catharines): Je crois que M. Richardson a des questions à poser, monsieur le président.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur le président, et merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui.

Dans vos remarques d'ouverture vous avez dit qu'il était indispensable pour vous de coexister avec d'autres transporteurs et de les concurrencer, de part et d'autre de la frontière, et que vous avez besoin d'un régime qui vous permette de le faire dans des conditions équitables. Je voudrais que vous me disiez comment vous concevez ce régime.

[*Texte*]

The review commission acknowledged that our transportation industry must be viewed in terms of a global marketplace and recognized a shift from an east-west all-Canadian transport network to a north-south North American orientation.

I believe you own some railways in the United States.

Mr. Scott: That's correct.

Mr. Richardson: Is it the intention of CP in rationalizing its system to form alliances with U.S. railroads and trucking interests? Will any of these alliances go beyond service agreements and include ownership participation?

Mr. Scott: Do you mean beyond the railroads that we now have?

Mr. Richardson: Yes.

Mr. Scott: Let me turn to the president and find out what he has in mind.

Mr. Ritchie: I definitely don't keep any secrets from the chairman.

We do have service agreements with Southern Pacific, Santa Fe. Those are the two that are registered with the ICC. We have another one with Burlington Northern for the movement of intermodal traffic from eastern Canada to Burlington Northern's network and vice versa. But right now I think we're concentrating on integrating three separate properties into one North American railroad headquartered in Canada, in Montreal. That is really how we see ourselves today.

Mr. Richardson: All of us on this committee are familiar with the ownership restrictions with regard to airlines. Is there any of that with regard to railroads? I noticed American railroads are buying railroads in Canada.

Mr. Ritchie: I'll let Mr. Flicker answer that.

Mr. Flicker: There's no specific percentage limit with respect to the ownership of Canadian railways. There is Part VII of the act, which deals with the acquisition of Canadian transportation undertakings, and there are certain hurdles there where you need approval if you're requiring a Canadian transportation undertaking. But there is nothing specific for railways.

Mr. Richardson: Yes. Let's get back to your original point in terms of a regime. What other areas would that regime involve or include?

Mr. Scott: I think I alluded to them earlier when I talked about trying to obtain a true cost balance between truck and rail. This is really what I'm looking at. That is partly tax matters and the way of looking at the funding of public infrastructure. That's really what I had in mind when I made reference to that in the opening statement.

[*Traduction*]

La commission d'examen a reconnu que notre industrie des transports doit être considérée en fonction du marché mondial et qu'il y avait eu une évolution du réseau de transport totalement canadien est-ouest en faveur d'une nouvelle orientation nord-américaine nord-sud.

Vous êtes, je crois, propriétaires de compagnies de chemin de fer aux États-Unis.

M. Scott: C'est exact.

M. Richardson: Le CP a-t-il l'intention, dans le cadre de la rationalisation de son réseau, de former des alliances avec des compagnies de chemin de fer et de camionnage américaines? Certaines de ces alliances iront-elles plus loin que de simples conventions de services et comprendront-elles une participation à la propriété?

M. Scott: Vous voulez dire en dehors des chemins de fer que nous avons maintenant?

M. Richardson: Oui.

M. Scott: Laissez-moi demander au président ce qu'il a en tête.

M. Ritchie: Je ne cache absolument rien au président du conseil d'administration.

Nous avons effectivement des conventions de service avec Southern Pacific, Sante Fe. Ce sont les deux compagnies qui sont enregistrées auprès de l'ICC. Nous en avons une autre avec Burlington Northern pour assurer le trafic intermodal entre l'Est du Canada et le réseau de cette compagnie et vice versa. Mais en ce moment, je crois que nous concentrons surtout nos efforts sur l'intégration de trois compagnies distinctes en une seule, North American railroad, dont le siège social sera au Canada, à Montréal. Voilà comment nous concevons aujourd'hui les choses pour nous-mêmes.

M. Richardson: Tous les membres de ce comité connaissent bien les restrictions en ce qui concerne la propriété des compagnies aériennes. En va-t-il de même pour les compagnies de chemin de fer? J'ai remarqué que les compagnies aériennes américaines sont en train d'en acheter au Canada.

M. Ritchie: Je laisse le soin à M. Flicker de vous répondre.

M. Flicker: Il n'y a pas de limite de pourcentage précise en ce qui concerne la propriété des chemins de fer canadiens. La partie VII de la loi traite de l'acquisition d'entreprises de transport canadiennes, et il y a certains obstacles à franchir avant d'obtenir l'autorisation d'avoir une entreprise canadienne. Mais il n'y a rien de précis en ce qui concerne les chemins de fer.

M. Richardson: Oui. Revenons à ce que vous disiez à propos d'un régime. À quels autres domaines ce régime s'étendrait-il?

M. Scott: Je crois y avoir fait allusion tout à l'heure lorsque je disais qu'il fallait essayer d'obtenir un équilibre fondé sur des coûts réels entre le camionnage et le transport ferroviaire. C'est en fait cela qui m'intéresse. Il s'agit en partie de questions fiscales et de la manière dont on conçoit le financement d'infrastructures publiques. C'est ce à quoi je pensais lorsque j'ai mentionné cela dans ma déclaration préliminaire.

[*Text*]

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I know we haven't completed this portion of the first round. I wanted to ask some questions regarding the commitments of the rail lines to employees. I know Mr. Wilson was anxious to ask those questions, so I think I would like to defer to him for the second part of this.

The Chairman: Okay. Mr. Wilson.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Thank you, Mr. Chairman.

I guess I'm having a little bit of a problem understanding what I think I'm hearing. I heard both the management of the railways and the leadership of the labour unions requesting breaks on fuel taxes and things like that. I look at chapter 4 of Volume I of the NTA review and a couple of things sort of jump out. They relate to the labour burden, if I can put it that way, and one is a productivity matter. If this report is to be believed, it says that in 1991 the productivity per employee at CP Rail was only 60% of the level achieved by the employees at seven leading railroads. CN employees stood at 56% of their U.S. counterparts.

Of course, the other side of it is the wage bill itself. Again, the commission states that one of the major costs is employee separations. It says that in 1991 CP Rail wrote off $251 million in restructuring charges, which covered severance payments, although this amount covered several years.

• 1640

I am concerned, because in your introductory remarks mention was made of an extra annual tax burden of some $180 million in 1990 vis-à-vis American counterparts. For example, if the labour productivity or even 70% of the U.S. levels. . .that would presumably result in a $250 million saving.

The other side of it of course is the compensation bill, which I assume has, as part of it, the cost of these employee separations. I see the 1991 figure. I don't know what it was in 1989, 1988, or what it is going to be next year and so on, but it seems like an never-ending thing. I wonder if you could comment, because it appears on the surface that the extra annual cost, the labour burden, both in terms of lack of productivity and in terms of overall costs, appears to more than take up the disparity in taxation that is referred to constantly in appearances in front of the committee. I wonder if you could comment on that, please.

Mr. Scott: I think both Rob and I will speak to this, but I will start, if I may, by saying to you that the U.S. equation or the U.S. balance with Canadian roads is not necessarily one that can be applied universally.

There is a difference in climate, there is a difference in geography that says that you can make some comparisons between Canadian and U.S. roads, but to do a perfect comparison. . . As some of the research shows, it gives you some numbers, but they may not be the numbers that you ultimately can achieve.

[*Translation*]

M. Richardson: Monsieur le président, je sais que nous n'avons pas encore terminé cette partie du premier tour. Je voulais poser quelques questions au sujet des engagements des compagnies de chemin de fer à l'égard de leurs employés. Je sais que M. Wilson tenait beaucoup à poser ces questions, et je lui laisserai donc le soin de le faire au cours de la seconde partie.

Le président: Bien. Monsieur Wilson.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Merci, monsieur le président.

J'avoue avoir un peu de difficulté à comprendre ce que je vous entends dire. J'ai entendu la direction des compagnies de chemin de fer et les chefs des syndicats demander des allégements de la taxe sur les carburants, et autres choses du même genre. Si l'on examine le chapitre 4 du volume I de l'examen de la Loi sur les transports nationaux, deux ou trois choses en ressortent. Elles ont trait au coût salarial indirect, si je puis m'exprimer ainsi, et le premier point est celui de la productivité. À en croire ce rapport, en 1991, la productivité par employé chez CP Rail atteignait seulement 60 p. 100 de celle des employés de sept grandes compagnies de chemin de fer. La productivité des employés du CN atteignait 56 p. 100 de celle de leurs homologues américains.

Bien sûr, le revers de la médaille est la masse salariale elle-même. Là encore, la commission déclare qu'un des coûts les plus importants est constitué par les cessations d'emploi. Selon le rapport, en 1991, CP Rail a passé aux profits et pertes 251 millions de dollars en coûts de restructuration couvrant notamment des indemnités de départ, bien que ce montant portait sur plusieurs années.

Ce qui m'inquiète, c'est que dans votre introduction, vous avez dit qu'il y avait un fardeau fiscal annuel supplémentaire d'environ 180 millions de dollars en 1990 par rapport à nos homologues américains. Par exemple, si la productivité de la main-d'oeuvre n'atteignait même, ne serait-ce que 70 p. 100 de celle des Américains. . . cela permettrait probablement d'économiser 250 millions de dollars.

Le revers de la médaille est, bien sûr, le coût salarial indirect, qui, je suppose, inclut les indemnités de départ. J'ai là le chiffre de 1991. Je ne sais pas ce qu'il était en 1989, en 1988, ou ce qu'il sera l'an prochain et après, mais on a l'impression que cela n'en finira jamais. Je voudrais que vous me donniez votre avis là-dessus, car il semble au premier abord que le coût annuel, le coût salarial, tant en ce qui concerne le manque de productivité que les coûts globaux, compense largement la disparité fiscale que rappellent constamment les témoins qui comparaissent devant nous. Je voudrais avoir votre sentiment là-dessus.

M. Scott: Je crois que Rob et moi avons quelque chose à dire, mais, si vous me le permettez, je commencerai par vous dire que l'équation américaine, ou la comparaison entre les compagnies américaines et canadiennes, ne s'applique pas nécessairement dans tous les cas.

La différence de climat, la différence de géographie, permet de faire certaines comparaisons entre les chemins de fer canadiens et américains, mais quant à établir une comparaison parfaite. . . Comme certaines des recherches le montrent, cela vous donne un certain nombre de chiffres, mais ce ne sont pas nécessairement toujours ce que l'on peut atteindre.

[*Texte*]

There is no question, however, that the Canadian roads have to get much closer to the U.S. figures than they have been able to so far, even though there has been a significant reduction in our work force over the last decade, something approaching 35% while the workload has increased.

There have been things done and there is an acceleration now, looking to the future, because we have to benchmark against what is often, in our industry, referred to as the best practices we can find. Those best practices will undoubtedly bring us to a more productive level as far as the employee work force is concerned. It has to. So we have to find something there.

You are saying to me what about the buy-out costs or the restructuring costs, if you want to put it that way. Yes, there were provisions back in the mid 1980s that were arrived at through negotiation that produced a restructuring burden for both of the railways. You might ask yourself this question: how did they come to be? They came to be in negotiation.

There is a question of who is the largest employer in the industry and what lay in the mind of that large employer at the time that the negotiations went on. You would have to ask the people who were present at the time. Notwithstanding that, it led the industry towards a pattern that has resulted in this kind of restructuring cost.

It has had the impact of postponing because of the high cost of restructuring. It has had the impact of postponing changes for a while that should have been made and are now going to have to be made. I suggest we are paying a price, or a cost is being exacted to protect the employees who negotiated this kind of protection with the railways. That is not something you can ignore, and it is a cost factor in the speed with which these changes are made. With the beauty of hindsight maybe even the employees themselves would say that it didn't do all they wanted, and as far as the industry is concerned, it may end up making what has to happen now even more abrupt than it would otherwise have been. That is all with the beauty of hindsight.

• 1645

What we as managers are left with is to get on with that job and apply the economics against what we have to do now to be in position for the future.

Rob, you may want to talk to some other points.

Mr. Ritchie: I may just draw a little parallel. I hear this a lot, sir. If we give tax relief, the money will be wasted. We are guilty. The United States railways were guilty. We are trying to rehabilitate ourselves. Line rationalization is part of that. Labour, which Barry was talking about, is part of that. We are 44% below what we were in 1981. We have now 18,526 employees and we are going down daily. We will go down significantly. We are working with labour so we can still run a highly service-sensitive railway. You can't serve the customer and not have good train service. You are going to pay a price if you don't look after that as well. The third thing is taxes. They all come together and we have to address all three.

[*Traduction*]

Il est cependant indiscutable que les chemins de fer canadiens devront se rapprocher beaucoup plus des chiffres américains qu'ils n'ont pu le faire jusqu'à présent, en dépit de la réduction importante de nos effectifs au cours des dix dernières années, qui est de l'ordre de 35 p. 100 alors que la charge de travail a augmenté.

Des mesures ont été prises ici et là et, en prévision de l'avenir, les choses s'accélèrent maintenant, car nous sommes obligés d'utiliser comme point de repère ce qui, dans notre industrie, est souvent considéré comme les meilleures pratiques qui existent. Ces pratiques nous permettront certainement d'améliorer la productivité de notre personnel. Il le faut. Il faut donc que nous trouvions quelque chose.

Vous m'interrogez au sujet des coûts d'acquisition ou de restructuration, si c'est ainsi que vous voulez les appeler. Oui, au milieu des années quatre-vingts, on a adopté certaines dispositions à la suite de négociations qui ont imposé un effort de restructuration aux deux compagnies ferroviaires. Vous pourriez vous poser la question suivante: comment ces dispositions ont-elles été adoptées? Au cours des négociations.

La question se pose de savoir qui est l'employeur le plus important de notre industrie et ce que celui-ci avait en tête au moment des négociations. C'est une question qu'il faudrait poser aux personnes présentes à cette époque. Quoi qu'il en soit, cela a engagé l'industrie sur une voie où elle a dû accepter ce genre de coût de restructuration.

Le résultat, c'est que les changements ont été reportés à cause du coût élevé de la restructuration, alors que ces changements auraient dû être apportés immédiatement et qu'ils devront maintenant l'être. J'estime que c'est nous qui payons le prix de la protection des employés qui ont négocié ces conditions avec les compagnies. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut se permettre de négliger, et c'est un coût qui affecte la rapidité avec laquelle ces changements sont apportés. Avec l'avantage du jugement après coup, peut-être que les employés eux-mêmes diraient que les résultats n'étaient pas tout à fait ce qu'ils attendaient, et en ce qui concerne l'industrie, elle risque d'être maintenant obligée d'imposer des changements encore plus brutaux qu'ils ne l'auraient été autrement. C'est ce qui fait la beauté du jugement postérieur.

Il ne reste plus aux gestionnaires que nous sommes que de poursuivre notre tâche et d'appliquer les règles de l'économie pour pouvoir assurer notre avenir.

Rob, vous voudriez peut-être ajouter d'autres remarques.

M. Ritchie: Permettez-moi de faire un petit parallèle. J'entends souvent dire tout cela, monsieur. Si nous accordons un allégement fiscal, c'est gaspiller de l'argent. Nous sommes considérés comme coupables. Les chemins de fer américains étaient coupables. Nous essayons de nous rattraper. La rationalisation des lignes fait partie de cet effort. La main-d'oeuvre dont parlait Barry aussi. Nos effectifs sont de 44 p. 100 inférieurs à ce qu'ils étaient en 1981. Nous avons maintenant 18 526 employés, et ce nombre diminue chaque jour. Il va beaucoup baisser. Nous travaillons de concert avec les syndicats de manière à continuer à offrir un excellent service. Vous ne pouvez pas servir le client sans que le service que nous assurons soit bon. Cela nous coûtera cher si nous ne nous occupons pas non plus de cette question. La troisième est celle des taxes. Tout cela constitue un ensemble auquel il faut trouver des solutions.

[*Text*]

Mr. Flicker: There is one other point I would like to add. A lot of work went into preparing for this presentation. I don't want to let good figures go to waste and I don't want to leave you with the impression that we have been slouches over the last five years in terms of productivity improvement.

Over the five years ending in 1991, Canadian business sector output per employee hour has had an annual increase of 0.9%, but on CP Rail our output in terms of gross tonne miles per miles of railway has increased by 3.5% annually and our gross tonne miles per employee hour worked has increased by 4.9%. That is an annual increase.

The productivity gains on the railway in the five years leading up to 1991 and, I suggest to you, in the two years since, have been accelerating and have been very significant. They have far outstripped the productivity gains in the Canadian business sector generally. We have not been resting on our laurels. We are very keen of the need to improve productivity and work has been proceeding apace.

Mr. Wilson: Well, I guess a couple of points dealing with the last intervention, this business of efficiency.

I guess the measure of improvements probably depends on where you are starting from. If what you are telling us is that in 1991 productivity per employee at CP was 60% of the level achieved in the States, I guess the question to ask you is what was it five years before, given that you say there has been a 3.5% per year improvement? I take it it was less than 50% five years previously, which is horrendous.

Mr. Scott: With respect, of course the U.S. reads have been moving, too. You are not looking at a static target. We both have been moving along.

Mr. Wilson: That's a fair comment. I do appreciate your remarks about the difference in density, geography, topography, climate and all of that, which is mentioned in the report. Surely it doesn't justify the kind of disparity that we see between the two.

Mr. Scott: No, you're right, it doesn't.

Mr. Wilson: If even part of that difference could be made up, then it would result in considerable savings. I assume that even an increase from 60% of U.S. level to 70% would more than take care of this additional burden that is repeatedly talked about in the presentations. Would that be a fair comment?

Mr. Scott: If you are doing it arithmetically, I am not going to argue with the fact that two equals two. The point is that not one of those things by itself or two of them by themselves will take us to the point where we are viable. We are not in a position that we can accommodate the tax matters by productivity measures alone.

As the president has said, and as Rob said earlier, it is a matter of getting them all. We have to rationalize the plant; we have to cut our costs and increase our productivity. We cannot go up against U.S. roads—because the border starts to disappear on many of these traffic movements—with a $7,000 hand tied behind our back on individual train movements.

[*Translation*]

M. Flicker: Je voudrais ajouter quelque chose. Ce mémoire nous a demandé beaucoup de travail. Je ne voudrais pas que des chiffres valables aient été établis en pure perte, et je ne veux pas vous laisser l'impression qu'au cours des cinq dernières années, nous avons négligé l'amélioration de la productivité.

Au cours des cinq années qui ont précédé 1991, la production du secteur privé canadien par heure-employé a augmenté annuellement de 0,9 p. 100, mais à CP Rail, l'extrant par tonne-mille brute par mille de voie ferrée a augmenté de 3,5 p. 100 par an et celui de la tonne-mille brute par heure-employé, de 4,9 p. 100. Il s'agit bien là d'une augmentation annuelle.

Les gains de productivité du chemin de fer au cours des cinq années qui ont précédé 1991, et également au cours des deux années suivantes, se sont accélérés et ont été très importants. Et ils ont été très supérieurs aux gains de productivité de l'ensemble du secteur privé canadien. Nous ne nous sommes pas reposés sur nos lauriers. Nous sommes très sensibles à la nécessité d'améliorer la productivité, et les efforts se poursuivent à un rythme accéléré.

M. Wilson: Eh bien, une ou deux remarques à propos de la dernière intervention au sujet de cette affaire d'efficacité.

La mesure des améliorations dépend probablement du point de départ. Si vous nous dites qu'en 1991, la productivité par employé au CP équivalait à 60 p. 100 de celle des employés américains, la question que je vous pose est la suivante: qu'était-elle cinq ans plus tôt, étant donné ce que vous appelez une amélioration annuelle de 3,5 p. 100? La productivité était donc inférieure à 50 p. 100 cinq ans plus tôt, ce qui est catastrophique.

M. Scott: Si vous me le permettez, les chiffres américains ont, eux aussi, progressé. Il ne s'agit pas d'une cible fixe. D'un côté comme de l'autre, nous avons progressé.

M. Wilson: C'est juste. Je retiens vos remarques au sujet de la différence de densité, de géographie, de topographie, de climat et de toutes les autres choses qui sont mentionnées dans votre rapport. Pourtant, cela ne justifie certainement pas le genre de disparité que nous relevons entre les deux pays.

M. Scott: Non, vous avez raison.

M. Wilson: Si on pouvait combler ne serait-ce qu'une partie de cette différence, cela permettrait de réaliser des économies considérables. J'imagine que si notre productivité passait simplement de 60 p. 100 à 70 p. 100 de celle des Américains, cela permettrait d'assumer aisément le fardeau supplémentaire dont on nous rebat les oreilles au cours des témoignages. Est-ce exact?

M. Scott: Si vous parlez d'arithmétique, je ne vais pas contester le fait que deux égalent deux. Ce qui importe, c'est que le règlement d'une seule de ces questions, ou même de deux, ne suffirait pas à nous rendre viables. La simple augmentation de la productivité ne suffirait pas à régler les questions d'ordre fiscal.

Comme l'a dit le président, et comme le disait plus tôt Rob, il faut tout régler en bloc. Il faut rationaliser le réseau; il faut réduire nos coûts et accroître notre productivité. Nous ne pouvons pas faire concurrence aux chemins de fer américains—parce que la frontière commence à ne plus compter dans le cas de nombreux mouvements de train—puisque chaque mouvement nous coûte 7 000$ de plus, ce qui nous contraint à lutter à armes inégales.

[*Texte*]

• 1650

Mr. Wilson: Nor, I suggest, can you go up against them with $200 million a year of buy-out costs—

Mr. Scott: Exactly.

Mr. Wilson: —for the foreseeable future. I wonder out loud whether the union people would not recognize that this kind of settlement ultimately leads not to more jobs but fewer jobs. Has any attempt been made to review those settlements to determine whether there would be any willingness on the part of labour to try to assist in saving the industry by trying to assist in efficiencies, lowering costs and so on?

Mr. Scott: The answer to that is formally, yes, as recently as the last round of negotiations. I would have to tell you that when we meet informally it is also a subject that gets some discussion between union leaders and management.

Mr. Wilson: I guess there's no point in revisiting the settlements. On page 105 in the report the reasons given are:

> regulatory protection given to railways over many decades, in part to the inability and/or unwillingness of railway management to countenance strikes, and in part to the speedy intervention of government on the rare occasions when strikes have occurred.
>
> Government, railway management and shippers, all unwilling to face strikes, have played a part in this development.

I assume that you would concur in those comments.

Mr. Scott: That railway managers don't like to see the road shut down in a strike? Some don't. But I have sat in this building in the past when your colleagues on the floor of the House have given an award greater than the demand of the union when it came to settling a railway strike. That's a spectacle that has made an everlasting impression on me.

Mr. Wilson: Yes.

Mr. Flicker: You spoke earlier about productivity being offset by tax cuts possibilities and how better productivity might alleviate the need for tax relief. It isn't that simple. That's a simplistic look at it. I'll explain to you why. The U.S. has better productivity. One reason they have better productivity per worker is that they have substituted capital for workers. How come they can substitute capital for workers and we can't? Simple. They get a faster write-off rate. The capital is cheaper for them. They have an incentive to invest in that capital, which will result in that productivity. You don't have watertight compartments. The two are interrelated. What they've done has been very rational in their world. What we've done has been rational in our environment. The Government of Canada has created less of an incentive—and I may say a disincentive or relative disincentive—to invest in the capital to reach that productivity. It isn't because we're shortsighted managers. It's

[*Traduction*]

M. Wilson: Je ne pense pas non plus que vous puissiez le faire avec 200 millions de dollars par an en coûts de rachat de contrats de travail. . .

M. Scott: Exactement.

M. Wilson: . . .dans un avenir prévisible. Je réfléchis tout haut, et je me demande si les représentants des syndicats ne reconnaîtraient pas que ce genre de règlement se traduit finalement par une diminution plutôt que par une augmentation du nombre des emplois. A-t-on tenté d'examiner ces règlements pour voir si les syndicats seraient disposés à aider au sauvetage de l'industrie en essayant de contribuer à l'amélioration du rendement, à la réduction des coûts, etc.?

M. Scott: Depuis la dernière série de négociations, je puis vous dire officiellement que la réponse est positive. Je dois vous dire que lorsque nous nous rencontrons de manière officieuse, c'est une question qui est souvent discutée entre les chefs syndicaux et les représentants de la direction.

M. Wilson: Il n'est donc pas nécessaire de revenir sur ces règlements. À la page 114 du rapport, les raisons données sont les suivantes :

> . . .la protection réglementaire dont ont joui les compagnies ferroviaires pendant de nombreuses décennies, la vulnérabilité ou la faiblesse du patronat face aux menaces de grève et l'intervention rapide du gouvernement les rares fois où les grèves ont été déclenchées.
>
> Pouvoirs publics, patronat et expéditeurs, reculant tous devant les conséquences des grèves, ont contribué ensemble à cet état de choses.

J'imagine que vous êtes d'accord avec ces observations.

M. Scott: Le fait que les patrons n'aiment pas voir les trains immobilisés pendant une grève? C'est le cas de certains. Mais je me suis déjà trouvé dans cet édifice à l'époque où vos collègues, à la Chambre, ont pris une décision plus généreuse que ce que réclamait le syndicat lorsqu'il s'agissait de mettre un terme à une grève des employés du chemin de fer. C'est un spectacle qui m'a marqué de manière indélébile.

M. Wilson: Oui.

M. Flicker: Vous avez parlé tout à l'heure de la compensation du manque de productivité par des coupures fiscales et de la manière dont une meilleure productivité permettrait de se dispenser d'allégements fiscaux. Ce n'est pas aussi simple que cela. C'est une façon simpliste de voir les choses. Permettez-moi de vous expliquer pourquoi. La productivité par travailleur est plus élevée aux États-Unis. Une des raisons pour cela, c'est qu'ils ont substitué le capital aux travailleurs. Comme se fait-il qu'ils puissent le faire et pas nous? C'est simple. Ils bénéficient d'un taux de perte plus rapide. Le capital leur coûte moins cher. Cela les encourage à investir, ce qui améliore la productivité. Les compartiments ne sont pas étanches, ils sont communicants. Ce qu'ont fait les Américains est totalement justifié dans le monde qui est le leur. Ce que nous avons fait est tout aussi rationnel, compte tenu de notre environnement. Le gouvernement du Canada a créé moins

[*Text*]

because we're responding to pressures that exist in this environment and that are specific to the world in which we operate. The tax consequences and the productivity consequences are interrelated. These are not two separate compartments.

Mr. Wilson: You're the lawyer.

Mr. Flicker: Sorry.

Mr. Wilson: It's okay. I thought you probably were. I'm not going to suggest they are watertight compartments. What is the cost of these employees' separations to CP? You must have it annualized. What is the cost?

Mr. Scott: It varies by employee, by length of service, by location, by job.

Mr. Wilson: Ballpark, because it talks of $251 million in 1991 alone.

Mr. Scott: That's a present value cost of a certain number of employees taken in that year, reductions that are specific to certain locations, certain employees and certain trades.

Mr. Wilson: Nevertheless, it must be possible to. . .

Mr. Scott: Sure. Arithmetically we can give you an average. It is meaningless, because you won't be able to apply it to any group of employees.

• 1655

Mr. Wilson: Why don't you try? Meaningless as it may be, it would mean something to me. I don't understand how you can pay for the next 30 or 40 years without it meaning anything. It means quite a lot. If you didn't have to do it, you'd have the money for the infrastructure and probably wouldn't have to be in here asking for favourable tax treatment.

Mr. Scott: If we had not made the labour agreement we made in the industry 9 or 10 years ago. . . Is that what you're saying?

Mr. Wilson: Yes, that's what I'm talking about.

Mr. Scott: Yes, and if a lot of other things had been done 10 years ago, such as my colleague on my left described, we might also not be here today looking for tax relief.

Mr. Wilson: I wonder if it would be possible to have some figures indicating what this cost is. There must be various ways of calculating it. Certainly the commission in its report speaks of $94 million to CN in 1991, $251 million to CP, and so on. If there are different ways of calculating it, then perhaps we could be provided with all of them, just as a point of interest.

Mr. Scott: If you want an average, let's say $100,000 an employee.

Mr. Wilson: It's $100,000 per employee, and how many employees were involved?

Mr. Scott: In that particular write-down in 1991?

Mr. Wilson: Yes.

[*Translation*]

de mesures incitatives—je dirais même qu'il a créé des facteurs de dissuasion ou de dissuasion relative—à l'investissement en capital pour atteindre ce niveau de productivité. Ce n'est pas parce que nous sommes des patrons à courte vue. C'est parce que nous réagissons aux pressions qui existent dans cet environnement et qui sont spécifiques au monde dans lequel nous travaillons. Il y a des liens entre les conséquences sur le plan fiscal et sur le plan de la productivité. Il ne s'agit pas de deux compartiments étanches.

M. Wilson: Vous êtes l'avocat.

M. Flicker: Excusez-moi.

M. Wilson: Peu importe. Je pensais que vous l'étiez probablement. Je ne prétends pas qu'il s'agit de compartiments étanches. Combien coûtent les départs de ces employés au CP? Vous devez avoir établi un chiffre annuel. Quel est le coût?

M. Scott: Cela varie selon l'employé, la durée de service, l'endroit, l'emploi.

M. Wilson: En gros, puisque l'on cite le chiffre de 251 millions de dollars rien que pour 1991.

M. Scott: Il s'agit là du coût actualisé pour un certain nombre d'employés, cette année-là, de réductions des effectifs propres à certains endroits, certains employés et certaines spécialités.

M. Wilson: Néanmoins, il doit être possible de..

M. Scott: Certainement. Nous pouvons vous donner une moyenne arithmétique. Cela n'a aucun sens, car elle n'est applicable a aucun groupe d'employés.

M. Wilson: Pourquoi pas? Peut-être que cela ne veut rien dire, mais que cela a un sens pour moi. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous payeriez cela pendant 30 ou 40 ans si cela ne veut rien dire. C'est tout le contraire. Sans cette obligation, vous auriez de l'argent à investir dans l'infrastructure et vous ne seriez pas obligés de venir demander une fiscalité préférentielle.

M. Scott: Vous voulez dire si nous n'avions pas conclu de telles conventions collectives il y a neuf ou 10 ans?

M. Wilson: C'est bien cela.

M. Scott: C'est vrai, mais si des tas d'autres décisions avaient été différentes il y a 10 ans, comme l'a dit mon collègue de gauche, nous ne serions peut-être pas obligés de venir aujourd'hui réclamer des allégements fiscaux.

M. Wilson: Pouvez-vous nous donner une idée de ces coûts? Il doit y avoir plusieurs méthodes de calcul. D'après le rapport de la commission, ces indemnités auraient coûté 94 millions de dollars au CN en 1991, et 251 millions de dollars au CP. S'il existe d'autres manières de faire les calculs, vous pourriez nous les signaler toutes, pour notre gouverne.

M. Scott: Si vous voulez parler d'une moyenne, disons qu'elle est d'environ 100 000$ par employé.

M. Wilson: Cela coûte donc 100 000$ par employé. Cela concerne combien d'employés?

M. Scott: Vous parlez des chiffres de 1991?

M. Wilson: Oui.

[*Texte*]

Mr. Ritchie: This is why it becomes very difficult for averages, Barry. Some can retire, some jobs are gone and that's why it's—

Mr. Wilson: But nevertheless there must be a figure of some sort. There seems to be an enormous reluctance to put one out. It wouldn't be 17,000 times $100,000, would it?

Mr. Scott: Seventeen thousand?

Mr. Wilson: How many employees are we talking about?

Mr. Scott: No, we're talking about taking an amount—and the U.S. roads did exactly the same thing—that is the present value of whatever it costs us in the mix of employees we're talking about, either to keep them employed for the remainder of their work life, bridge them to an early retirement, offer a buy-out package, or some combination of all of those things, depending again on who the employee is, what length of service he has, what age he is, how close he is to retirement, what trade he's in and what his particular contract with us provides for. I'm not sure that giving you an average figure. . .

As I say, arithmetically I suppose we could go back and divide it, but I'm not sure what it does for you. You know what the total present value cost is of a certain package of employee reductions provided for in that year, but they were specific to what was being done within that group of employees. The next group of employees might be quite different in terms of the number and the amount that has to be provided.

The Chairman: Mr. Wilson, I'm afraid we have to move along.

Mr. Wilson: I guess I'll simply repeat the request, which I think is on the record.

Mr. Keyes (Hamilton West): Gentlemen, thank you for coming before the committee. CP is losing how much a year, bottom line? How much did it lose last year?

Mr. Scott: In 1992 we had a loss in the railway, irrespective of the special charges that we took for employee reductions. The $302 million was a loss, including the special charges. I was trying to find if I could come to a figure that excluded that, but I don't think I have that here with me.

Mr. Keyes: So it's $302 million with—

Mr. Scott: Including the special charges taken in 1992, and I think they were somewhere of the order of I think about $400 million. That's operating income that the president was talking about. We can get the figure for you.

Mr. Keyes: I'd appreciate that.

• 1700

What have the job losses been at CP since 1985? CN breaks it down: 1985, 17,000 employees; 1987-1992, 10,000; and another 10,000 in the next three years. Do you have a breakdown like that?

Mr. Ritchie: In 1985 it was 27,432. The average in 1992 was 20,137. Presently, we are running just a little under 19,000.

Mr. Keyes: All right.

[*Traduction*]

M. Ritchie: Voilà pourquoi il est très difficile de faire des moyennes, Barry. Certains employés prennent leur retraite, d'autres emplois sont supprimés, et c'est pourquoi il. . .

M. Wilson: Néanmoins, vous devez bien avoir des chiffres. On dirait qu'il y a de la réticence à en fournir. Ce n'est pas 17 000 fois 100 000$, n'est-ce pas?

M. Scott: Dix-sept mille?

M. Wilson: On parle de combien d'employés?

M. Scott: Vous voulez qu'on vous donne la valeur actuelle de ce que nous coûtent, pour les divers employés mis à pied, les diverses indemnités négociées, soit les garder comme employés jusqu'à leur retraite, financer leur retraite anticipée, proposer une somme forfaitaire en remplacement du programme convenu, ou une combinaison de toutes ces possibilités, selon les employés, leur ancienneté, leur âge, le nombre d'années qui les séparent de la retraire, leur métier et leur convention collective. C'est ce que font les chemins de fer américains. Je ne crois pas que si je vous donnais une moyenne. . .

C'est toujours possible de calculer cette moyenne, mais je ne pense pas que cela vous avancerait tellement. On connaît le coût total actualisé d'un ensemble donné d'indemnités de licenciement pour une année, mais par catégorie d'employés. Deux catégories peuvent varier considérablement, aussi bien en nombre d'employés qu'en valeur des indemnités.

Le président: Monsieur Wilson, nous devons malheureusement passer à quelqu'un d'autre.

M. Wilson: Je vais me contenter de répéter ma demande, qui doit figurer au compte rendu.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Messieurs, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. En définitive, quel est le déficit annuel du CP? Quel était son déficit l'an dernier?

M. Scott: En 1992, les chemins de fer ont eu un déficit même si l'on fait abstraction des charges ponctuelles occasionnées par les compressions d'effectifs. Le déficit de 302 millions de dollars comprend ces charges ponctuelles. J'ai essayé de trouver le montant du déficit, moins ce passif, mais en vain.

M. Keyes: C'était donc 302 millions de dollars, y compris. . .

M. Scott: Y compris les charges ponctuelles assumées en 1992, et qui étaient de l'ordre de 400 millions de dollars. Le président veut parler des recettes d'exploitation. Nous pouvons vous fournir les chiffres si vous le voulez.

M. Keyes: Je vous en serais reconnaissant.

Combien d'emplois ont disparu au CP depuis 1985? Le CN nous a fourni la ventilation suivante: en 1985, 17 000 employés; de 1987 à 1992, 10 000; et encore 10 000 les trois années suivantes. Avez-vous des chiffres comparables?

M. Ritchie: Pour 1985, 27 432. La moyenne en 1992 était de 20 137. En ce moment, nous nous situons à un peu moins de 19 000.

M. Keyes: Très bien.

[*Text*]

This commission report really paints a gloomy picture for the railroad industry in the country, and the thrust of the report screams deregulation. Yet, it also recognizes the need for the federal government, along with provincial governments, to be directly involved in the restructuring and rationalization of the railroad industry.

First of all, on the surface there appears to be a little bit of a contradiction there. How can you really go forward toward deregulation—there is more competition with less regulation, if you want to get more specific; that is the thrust of the report—and yet call on the government to have a role in the restructuring and rationalization? I cannot see where there is one. Maybe you can provide to me an example of where government could play a role.

Mr. Scott: I think what we had in mind was more along the lines of some of the recommendations made here, so that for abandonment and restructuring and the sale of short lines and so forth there could be more of a "facilitory" approach by the regulator and an understanding by governments of the advantages that could be achieved by that than is currently the case.

Mr. Keyes: I suppose that, in a nutshell, is an easy way to approach it: if you, as the government, give us more of a break when we come to you requesting an abandonment or a shift away from what has been commonplace over the last few decades... But how does it actually happen, in your opinion? Maybe it is my lack of experience that does not allow me to see it, and maybe you can clear it up for me. Do we set up an organization within the NTA or do you go right to NTA and say what you want to do? Should they not be asking any questions but just be on your team on this thing and you will pull through? I am not clear on what short-cut we can develop. Are there specific questions that can be developed to get answers from you to ensure that public policy or the protection of regional areas is considered? Do you understand what I am trying to broach here? The logistics, I suppose, are what I am trying to get at here.

Mr. Scott: I am not sure how familiar you are with the current process. Currently we give notice of filing for abandonment and then subsequently file for abandonment. Up until recently an annual limit on what they could file for abandonment was imposed upon the railways. We have to prove losses. Some of the changes being suggested here are a way in which that could be approached. In our view they would lead to a better result. But under the proposed recommendations there would be no less public awareness of what was going on than there is now.

It is not a question of some kind of arbitrary fast-track that hides the process. It is simply a matter of what are you trying to do. Are you trying to prevent the railways from abandoning—and I would suggest to you that the original emphasis of the NTA and the way it was administered was to prevent so-called "bad things" from happening, instead of taking the position that probably what the industry needed, and the country needed, was to facilitate a rational and thought-out approach to getting change.

[*Translation*]

Le rapport de la commission décrit un avenir très sombre pour le transport ferroviaire au Canada. Il penche très nettement en faveur de la déréglementation. Pourtant, il reconnaît la nécessité pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux de participer directement à la restructuration et à la rationalisation des chemins de fer.

Tout d'abord, cela peut paraître contradictoire à première vue. Comment peut-on favoriser la déréglementation, c'est-à-dire un accroissement de la concurrence et un allégement de la réglementation, tout en réclamant que le gouvernement joue un rôle dans la restructuration et la rationalisation? Je n'arrive pas à voir quel rôle le gouvernement pourrait jouer. Pouvez-vous me donner un exemple?

M. Scott: Certaines des recommandations se rapprochent de ce à quoi nous songions, par exemple, pour l'abandon, la vente et la restructuration des lignes courtes, et la réglementation pourrait faciliter les choses si les gouvernements saisissaient un peu mieux les avantages que cela apporterait.

M. Keyes: Bref, c'est simple: si le gouvernement facilite les choses quand on lui demande l'abandon d'une ligne ou un changement à ce qui se faisait couramment depuis des dizaines d'années... mais comment les choses se passent-elles concrètement, selon vous? C'est peut-être mon manque d'expérience qui m'empêche de comprendre. Pouvez-vous apporter des précisions? Faut-il créer un organisme au sein de l'office, ou adressez-vous directement vos demandes à l'ONT? Si l'office vous épaulait sans poser de questions, vous arriveriez à vous en tirer? Je ne vois pas bien quel raccourci on pourrait prendre. Quelles questions précises faudrait-il vous poser pour être certains que la politique gouvernementale ou la protection des services régionaux entrera en ligne de compte? Est-ce que vous voyez où je veux en venir? Je pense que j'ai besoin de détails sur la logistique.

M. Scott: J'ignore si vous connaissez bien le processus actuel. Nous devons donner avis d'une demande d'abandon avant de déposer la demande. Il n'y a pas longtemps encore, les chemins de fer ne pouvaient présenter chaque année qu'un certain nombre de demandes. Nous devons faire la preuve de nos pertes. Si cela changeait, ce serait déjà un progrès. Malheureusement, d'après les recommandations présentées, le public serait tout aussi au courant de ce qui se passe.

Ce n'est pas que nous recherchions une procédure arbitraire accélérée, mais il faut tenir compte des objectifs. Voulez-vous empêcher les chemins de fer d'abandonner... selon moi, au départ, l'office avait pour objectif d'empêcher que ne se produisent de «vilaines choses», au lieu de penser à faciliter le changement en instaurant une procédure rationnelle et réfléchie qui tienne compte des besoins de l'industrie et du pays.

[*Texte*]

• 1705

I think the review commission has in effect tried to look at what can be done to facilitate the change that's necessary, not to try to bar the door against any change. Basically, the changes that were made to the NTA and made on the floor of the House here were to further limit the ability of the railroads to make any change for fear that they would make change.

I think it was less understood then than it may be now that the railways are drastically in need of change in their system and that some way has to be found not to try to prevent it, but to have it happen beneficially. That's what we would be looking for. To some extent I think the review commission has looked at the problem and found that there is a better way of doing it than we are currently doing it.

Mr. Keyes: This may be somewhat of a loaded question, but just for the sake of comparison for me, and especially when I hear Mr. Scott or Mr. Ritchie talk about change, and to get an idea of what you mean by change, can you define for me what constitutes a national railway system in this country?

Mr. Scott: An effective one?

Mr. Keyes: Well, that's what we all hope for, sure.

Mr. Scott: Both the president and I would agree that it's one that can do what has to be done from the point of view of the users and make money doing it.

Mr. Keyes: That would be idealistic, wouldn't it? That would be wonderful. We wouldn't even be sitting here if we could accomplish that.

Mr. Scott: That's right.

Mr. Keyes: Can you give me a more definitive definition?

Mr. Scott: Our business is to supply a service to the people who are prepared to pay for it, to do it at a rate they can pay and we can make money and provide a livelihood for our employees and a service for our customers. It's just that simple.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I want to come back to the discussion about the Canada-U.S. comparisons. They're very helpful. I want to put one more question to you.

Given the realities of the Canadian rail system and the very long hauls without any additional revenue, can we ever get to a fair comparison between Canadian rail and American rail? Won't there always be a higher cost just because of our linear system?

Mr. Scott: I guess there would be a higher cost because we have snowfall on our tracks more than the Norfolk Southern does over its territory. There has to be some geographic and climatic and even curvature distances. I would agree with you. No two roads can be compared. I don't think Burlington Northern can be compared with Norfolk Southern either. There are going to be some differences. The way we've tried to look at what those differences might be is to try to benchmark what we would say would be best practices in any functional area of our business.

Mr. Angus: When you look at it, you don't look at it strictly on a cost per kilometre basis. You integrate all sorts of other factors to. . .

[*Traduction*]

En fait, la commission s'est penchée sur ce qu'il fallait faire pour faciliter les changements nécessaires, quels qu'ils soient. Les changements apportés par l'office et la Chambre visaient à limiter les possibilités de modifications des chemins de fer, de crainte que les choses ne changent.

Peut-être qu'à l'époque on n'avait pas encore réalisé à quel point les chemins de fer ont besoin de repenser leur réseau; il faut donc trouver le moyen d'arriver à des changements bénéfiques. C'est ce que nous voulons. Dans une certaine mesure, je pense que la commission a étudié le problème et s'est rendu compte qu'il y avait de meilleures façons de faire.

M. Keyes: Ma question est peut-être tendancieuse, mais je voudrais faire des comparaisons pour ma propre gouverne, surtout quand j'entends M. Scott ou M. Ritchie parler de changement. Pour me donner une idée de ce que vous entendez par changement, pouvez-vous définir ce qu'est un réseau ferroviaire national au Canada?

M. Scott: Un réseau efficace?

M. Keyes: Eh bien, je l'espère.

M. Scott: Selon le président et moi, c'est un réseau qui peut faire ce qu'il faut pour les usagers tout en faisant des profits.

M. Keyes: Ce serait vraiment l'idéal, n'est-ce pas? Ce serait merveilleux. Si nous y parvenions, nous n'aurions plus à en discuter.

M. Scott: En effet.

M. Keyes: Pouvez-vous me donner une définition plus précise?

M. Scott: Notre affaire consiste à donner un service à des gens qui sont disposés à payer, pour le recevoir, un tarif abordable, et notre but est de faire des profits, de permettre à nos employés de gagner leur vie et de desservir nos clients. C'est simple.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais en revenir aux comparaisons entre le Canada et les États-Unis. Elles sont très utiles. Je voudrais poser une dernière question.

Étant donné les réalités du réseau ferroviaire canadien et les très longs trajets ne rapportant aucun supplément, arriverons-nous jamais à établir des comparaisons équitables entre les chemins de fer canadiens et les chemins de fer américains? À cause de sa linéarité, notre réseau ne coûtera-t-il pas toujours plus cher?

M. Scott: Nos coûts seront toujours plus élevés parce qu'il y aura toujours beaucoup plus de neige sur nos voies ferrées que sur celles du Norfolk Southern. Il faut tenir compte de la géographie, du climat, et même des courbes. C'est vrai qu'il est impossible de comparer des chemins de fer. Même le Burlington Northern ne se compare pas au Norfolk Southern. Il y aura toujours des dissemblances. Quand nous comparons nos différences, c'est dans le but de découvrir ce qui convient le mieux à notre fonctionnement.

M. Angus: Vous n'établissez pas de comparaison des coûts au kilomètre. Vous tenez compte d'une foule d'autres facteurs qui. . .

[*Text*]

Mr. Scott: That's right. We might start looking at it from a kind of a gross screen of the statistics, but when you're going to make it work, you have to get down to the specifics. That's one of the reasons I'm always a little reluctant about averaged figures.

Mr. Angus: Have you in any way quantified that differential? Is it a 20% factor overall or 10% or 30% just because of the very geography that we would be that much higher?

Mr. Scott: We haven't tried to do that. In the end it may be interesting for some to know, but there is probably nothing you can do with it.

Mr. Angus: Fair enough.

I heard a rumour and I want to check it out with you. Do you currently own trackage from Canada down to Kansas City outright?

Mr. Scott: Not down to Kansas City owned outright. There are some sections that we do not own.

Mr. Angus: A two-part question. Are you currently negotiating to acquire those sections? Second, are you negotiating to acquire outright ownership of any trackage between Kansas City and New Orleans?

Mr. Scott: No.

Mr. Angus: No on both questions?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Angus: A while back you talked a bit about the ownership question. Is there a need for whatever the rule is in terms of foreign ownership of the transportation entity. We have one for air. You've indicated there's none for rail. Should there be a standard for all modes, whether we peg it at 25% or 49% or whatever? Should rail be treated no differently in the ability of non-Canadians to acquire ownership?

• 1710

Mr. Scott: I see no reason in the railway industry from our point of view to put any limit on ownership.

Mr. Angus: Can you give us a sense of what percentage of your traffic is moving north-south? By that I mean origin in Canada, destination in the States. Secondly, what would be the percentage of back-haul that you would have.

Mr. Scott: You don't mind which becomes the back-haul, do you?

Mr. Angus: In some ways I do, but. . .

Mr. Ritchie: We can clarify this; I think around 25% is southbound and 5% is northbound. The vast majority of Canadian traffic doesn't have a load coming back.

Mr. Angus: Of course it's also a function of the equipment that's being used. I imagine if it's potash, there's not much you can bring back in a potash car.

Is there justification for two separate railway companies in Canada given the volumes that are out there?

[*Translation*]

M. Scott: Vous avez raison. Au départ, il y a plein de statistiques, mais pour que ce soit utile, il faut se pencher sur des points bien précis. C'est d'ailleurs pour cette raison que j'hésite à employer des moyennes.

M. Angus: Avez-vous réussi à quantifier les différences? Globalement, le facteur est-il de 20 p. 100, 10 p. 100 ou 30 p. 100 plus élevé à cause de la géographie?

M. Scott: Nous n'avons jamais procédé ainsi. Ce pourrait être intéressant de le savoir, mais ce serait sans doute parfaitement inutile.

M. Angus: Très bien.

J'ai entendu une rumeur dont je voudrais bien vérifier la véracité. Êtes-vous actuellement propriétaires des voies ferrées qui vont du Canada jusqu'à Kansas City?

M. Scott: Nous ne sommes pas propriétaires de toute la voie jusqu'à Kansas City. Certains tronçons ne nous appartiennent pas.

M. Angus: Je vais vous poser une question à deux volets. Premièrement, êtes-vous en train de négocier l'acquisition de ces tronçons? Deuxièmement, êtes-vous en train de négocier la propriété de voies ferrées entre Kansas City et la Nouvelle-Orléans?

M. Scott: Non.

M. Angus: Aux deux questions?

M. Scott: Oui.

M. Angus: Tout à l'heure, vous avez parlé de cette question de propriété. Est-il nécessaire d'avoir des règles limitant la participation d'intérêts étrangers à des entreprises de transport comme il y en a pour le transport aérien? Vous avez dit qu'il n'y en avait pas pour les chemins de fer. De telles règles de propriété devraient-elles s'appliquer à tous les modes de transport, que le pourcentage convenu soit de 25 p. 100 ou 49 p. 100, par exemple? Faudrait-il interdire à des intérêts étrangers de détenir plus d'une certaine proportion des chemins de fer canadiens?

M. Scott: Je ne vois aucune raison pour limiter la participation d'intérêts étrangers aux chemins de fer canadiens.

M. Angus: Pourriez-vous nous donner une idée de la proportion de votre traffic nord-sud? J'entends par là les trains qui partent du Canada à destination des États-Unis. Quel est votre pourcentage de retour à charge?

M. Scott: Est-ce que la destination vous importe pour le retour à charge?

M. Angus: Un peu, oui, mais. . .

M. Ritchie: Nous allons vous l'expliquer. Je crois que le pourcentage est de 25 p. 100 vers le sud et de 5 p. 100 vers le nord. La majeure partie des trains canadiens reviennent vides.

M. Angus: Cela dépend aussi du matériel utilisé. J'imagine que si les wagons ont transporté de la potasse, vous pouvez difficilement y mettre autre chose au retour.

L'existence de deux chemins de fer distincts au Canada se justifie-t-elle, étant donné le volume des marchandises?

[*Texte*]

Mr. Scott: At this point in time I think it would be premature to come to a conclusion other than that two can, under given circumstances, compete and exist. Events may move along to demonstrate otherwise, but I don't think it's demonstrated at the moment.

Mr. Angus: In terms of the Ottawa Valley arrangement with CN, there was some concern expressed by the Minister of Natural Resources in the provincial government about the decision to retain the line that goes through Algonquin Park. We're suggesting that the reverse should happen. Has there been any movement on that particular issue?

Mr. Ritchie: I know the item has not come up formally, and no request has been made to the railway companies. The proper place for that to come up will be during the abandonment hearings. Nothing is going to change until the order from the NTA is given.

Mr. Angus: In terms of the National Transportation Agency itself, at the tail end of the report the authors from the commission suggested some kind of look at the administrative structure. We saw just before that three of the senior people were removed, or put aside or what have you. What's CP's view of how the agency itself has worked? Are you happy with the way they've applied the existing law, or has there been minimal experience that would allow you to come to any conclusion?

Mr. Scott: Looking backwards?

Mr. Angus: Looking backwards.

Mr. Scott: Is there any use looking backwards?

Mr. Angus: Yes, because we can always learn. If we're in any way going to restructure things we need to know what didn't work in the past.

Mr. Scott: In our submission, Mr. Angus, we put forward some ideas to the review commission. I'd be happy to leave that with you. They were our considered view of the past at that time, and I don't think there's any reason for us to change them. The commission took them into account undoubtedly and dealt with them in its own way. Again I say to you, the thing now is to go ahead, I believe.

Mr. Atkinson: Just to follow up on Mr. Wilson's questioning about the buy-out figures, there must be a point where it's just not feasible to rationalize any longer and it's going to cost too much. I'm sure you've looked at that. When do you reach that point?

Mr. Scott: Put it the other way. When the savings exceed the cost of achieving the savings, we do it. If it costs you more to get the savings than the savings are worth, you would not do it.

Mr. Atkinson: When does that come?

Mr. Scott: That depends again on the specifics of any particular move that you might make. For example, we shut Angus Shops in Montreal because although I think about 800 of the 900 employees in the shops were protected under those labour contracts that had been negotiated in the mid-1980s, the saving that we felt we could achieve by closing the shops was greater than the cost of closing them.

[*Traduction*]

M. Scott: À l'heure actuelle, deux chemins de fer peuvent se faire concurrence et exister dans des circonstances données. En conclure autrement serait prématuré. Il se pourrait que l'avenir le démente, mais pour le moment, rien ne prouve le contraire.

M. Angus: Pour ce qui est de l'entente conclue avec le CN au sujet de la vallée de l'Outaouais, le ministre provincial des Ressources naturelles a exprimé certaines réserves quant à la décision de garder la ligne qui traverse le parc Algonquin. Nous, nous proposons le contraire. Y a-t-il du nouveau à ce sujet?

M. Ritchie: Je sais que la question n'a pas encore fait l'objet d'une discussion officielle et qu'aucune demande n'a été présentée aux compagnies de chemins de fer. Cela viendra sans doute sur le tapis lors des audiences sur la demande d'abandon. Tant que l'Office national des transports n'aura pas pris une ordonnance, rien ne va changer.

M. Angus: Quant à l'office même, à la fin de son rapport, la commission propose qu'on revoie sa structure administrative. Juste avant cela, trois des hauts fonctionnaires ont perdu leur poste ou ont été mis sur une tablette, ou je ne sais trop. Que pense le CP du fonctionnement de l'office? Êtes-vous contents de la façon dont il a appliqué la loi actuelle, ou avez-vous eu quelques expériences qui vous permettraient de porter un jugement?

M. Scott: En rétrospective?

M. Angus: Oui.

M. Scott: Est-ce que cela peut donner quelque chose?

M. Angus: Oui, car on peut toujours en tirer des leçons. Si nous sommes pour restructurer quoi que ce soit, nous devons savoir ce qui n'allait pas.

M. Scott: Dans notre mémoire à la commission, monsieur Angus, nous avons fait quelques suggestions. Je vais vous en laisser un exemplaire avec plaisir. Vous y trouverez l'analyse du passé que nous avions faite à l'époque et qui ne devrait pas avoir changé. La commission en a certainement tenu compte et en a fait ce qu'elle a voulu. Mais je crois qu'il faut maintenant nous tourner vers l'avenir.

M. Atkinson: Pour faire suite aux questions de M. Wilson sur les indemnités de licenciement, je dirais qu'il arrivera certainement un moment où il sera impossible de rationaliser davantage et où cela coûtera trop cher. Vous y avez certainement pensé. Quand en serez-vous là?

M. Scott: Tournez le raisonnement à l'envers. Tant que les économies sont supérieures aux dépenses engagées pour les réaliser, nous allons de l'avant. Dans le cas contraire, la décision est différente.

M. Atkinson: Cela arrivera-t-il?

M. Scott: Cela dépend des circonstances d'une décision. Par exemple, nous avons fermé les Ateliers Angus à Montréal, car même si 800 des 900 employés y étaient protégés par des conventions collectives négociées au milieu des années quatre-vingts, nous avons jugé que nous économiserions ainsi une somme supérieure au coût de fermeture des ateliers.

[*Text*]

• 1715

Mr. Atkinson: Is the retirement age the same across the board for the employees?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Atkinson: What is that, age 65?

Mr. Scott: Normally, yes.

Mr. Atkinson: What's the average age of your work force now?

Mr. Scott: The remaining work force as of this date?

Mr. Atkinson: Yes.

Mr. Scott: I can't answer that, I don't know.

Mr. Atkinson: I'm sure you've looked at it, in terms of restructuring.

Mr. Scott: One doesn't necessarily look at 18,500 people every month and say, where do we sit? What we generally look at are the specifics of what our best judgment tells us we need to do something about. For example, if we benchmark somebody else's practices in a given area of our business and we see that our staffing is out of line or our costs are out of line, we're going to look at how we can bring it into line. That may be by many processes. One of them may be restructuring; it may be that because of shifts in the way we do our work, for example, certain facilities are no longer bearing the amount of work they once did. Then we would look at that, and we would want to know the ages of the existing population, because you also want to know seniority. Many of them can exercise bumping and bump into other jobs, and then you have to take a look at the cost of the bumping. It becomes a fairly complex job to do. In each and every issue you really end up looking at individuals.

Mr. Flicker: There are societal effects as well. One phenomenon I've observed in doing some work for the pension fund people is that my expectation really wasn't upheld. I would have expected that in difficult times most people would want to keep working until age 65; the fact is that the great majority of people who retire do so before the age of 65, and a very small proportion of the people work straight through. Under the CP plan, provided you have sufficient years of service, you can retire as early as age 55 if you have 30 years of pensionable service. Although the normal retirement age is 65, and this is the normal retirement age under the plan, the fact is that there are societal consequences at work here, and most people would choose to take the early retirement and do something else with those years that are made available to them that way.

Mr. Scott: If they have the qualifying length of service.

Mr. Atkinson: Just for my benefit, you mentioned that Parliament imposed a settlement greater than what the unions had asked for. When did that occur?

Mr. Scott: Oh, that happened some years ago, but it was late at night and somebody suggested that a settlement should be enriched somewhat and it actually, in one provision, turned out to be greater than the union's original demand.

Mr. Atkinson: Do you remember what year it was?

[*Translation*]

M. Atkinson: L'âge de la retraite est-il le même pour tous les employés?

M. Scott: Oui.

M. Atkinson: Quel est-il, 65 ans?

M. Scott: Habituellement, oui.

M. Atkinson: Quel est l'âge moyen de vos employés maintenant?

M. Scott: Vous voulez parler des employés qui restent?

M. Atkinson: Oui.

M. Scott: Je l'ignore.

M. Atkinson: Vous y avez certainement pensé en vue de la restructuration.

M. Scott: Nous ne nous amusons pas à faire des statistiques pour 18 500 personnes à tous les mois. Nous nous contentons d'étudier les circonstances particulières au problème qu'il nous semble opportun de régler. Par exemple, si nous remarquons ce que fait quelqu'un d'autre dans un secteur donné qui nous intéresse et si nous constatons que notre personnel est trop nombreux ou nos coûts trop élevés, nous allons chercher à réduire. Mais il n'y a pas qu'une seule façon de procéder. On peut opter pour la restructuration, ou encore constater que certaines installations ne sont plus aussi productives qu'avant à cause de nouvelles méthodes de travail. Le cas échéant, nous allons alors chercher à déterminer l'âge de la main-d'oeuvre, puisqu'il faut également tenir compte de l'ancienneté. Bien des employés peuvent reprendre le travail exécuté par un employé qui a moins d'ancienneté. Auparavant, il faut toutefois calculer le coût de la supplantation. C'est un travail fort complexe. Quelle que soit la décision, il s'agit toujours en fin de compte d'êtres humains.

M. Flicker: Il faut aussi tenir compte des effets sociaux. J'ai fait des études pour le régime de pensions, et je me suis rendu compte que mes hypothèses ne se confirmaient pas. Je m'attendais à ce que la plupart des employés tiennent à travailler jusqu'à l'âge de 65 ans quand les temps sont durs. En fait, la majeure partie de ceux qui prennent leur retraite le font avant d'avoir atteint l'âge de 65 ans. Très peu d'employés travaillent jusqu'à la dernière minute. Le régime de pensions du CP permet à un employé de prendre sa retraite dès l'âge de 55 ans s'il a accumulé 30 années de services validables. Même si 65 ans est l'âge normal de la retraite en vertu du régime, le travail a des conséquences sociales telles que la plupart des employés optent pour une retraite anticipée et font autre chose pendant ces années dont ils disposent.

M. Scott: À condition d'avoir accumulé suffisamment d'années d'ancienneté.

M. Atkinson: Vous avez dit que le Parlement avait imposé plus que ce que les syndicats réclamaient. Pouvez-vous me dire quand cela s'est produit?

M. Scott: Oh, il y a quelques années déjà. Il se faisait tard, et quelqu'un a proposé d'enrichir un peu le règlement proposé, et l'une des clauses s'est avérée outrepasser la revendication originale du syndicat.

M. Atkinson: Vous souvenez-vous en quelle année c'était?

[*Texte*]

Mr. Scott: No, I was much younger and I don't, but I certainly remember it was late at night.

Mr. Atkinson: That certainly seemed to have an effect on you.

Mr. Scott: Yes, it was something I couldn't believe, but it happened.

Mr. Angus: What were you doing hanging around this place at that time of night?

Mr. Scott: I was waiting for the settlement to be achieved on the floor of the House.

Mr. Atkinson: The other thing was that in 1985, when this employment security was negotiated, you indicated that the largest player in the industry led the way in that. I assume that was CN at that particular point in time.

Mr. Scott: It wasn't us.

Mr. Atkinson: I took that from your comments.

The Chairman: It appears there are no other questions, other than my question to the chairman, which I very rarely would have the opportunity to ask: should I rush out and purchase more CP stock to add to what I already have?

Mr. Scott: That's the one thing I can't advise you on.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for being with us. We do appreciate your interest and your frankness in these discussions this afternoon. They'll be most helpful to us.

The committee is adjourned.

[*Traduction*]

M. Scott: Non, j'étais beaucoup plus jeune, et j'ai oublié. Je me rappelle toutefois que c'était très tard la nuit.

M. Atkinson: Cela vous a certainement marqué.

M. Scott: Oui, je n'arrivais pas à le croire, mais cela s'est bel et bien produit.

M. Angus: Mais que faisiez-vous là à une heure aussi avancée de la nuit?

M. Scott: J'attendais que la Chambre accepte un règlement.

M. Atkinson: De plus, en 1985, quand on a négocié la sécurité d'emploi, vous avez dit que c'était la plus grosse entreprise qui avait donné l'exemple. Je présume que c'était alors le CN.

M. Scott: Ce n'était pas nous.

M. Atkinson: C'est vous qui avez dit cela tout à l'heure.

Le président: Si personne n'a d'autres questions à poser, je vais en glisser une à titre tout à fait exceptionnel: devrais-je me précipiter pour acheter d'autres actions du CP?

M. Scott: Malheureusement, je n'ai vraiment pas de conseils à vous donner à ce sujet.

Le président: Merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Nous apprécions l'intérêt et la franchise avec lesquels vous avez discuté cet après-midi. Vos propos nous seront bien utiles.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CP Rail System:

I.B. (Barry) Scott, Chairman and Chief Executive Officer;

R. (Rob) J. Ritchie, President of the Railway;

David Flicker, Associate Vice–President, Legal Services.

TÉMOINS

De CP Rail Réseau:

I.B. (Barry) Scott, Président du conseil et chef de la direction;

R. (Rob) J. Ritchie, Président du Chemin de fer;

David Flicker, Vice–président associé, Services juridiques.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 43

Wednesday, April 21, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 43

Le mercredi 21 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY MAY 24 1993 University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament, 1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature, 1991-1992-1993

25569—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 21, 1993
(60)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:39 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Vice Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, and Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Canada-United Kingdom Freight Conference: Raymond R. Miles, Chief Executive Officer, Canada Maritime Agencies Ltd.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled *Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review.*

Raymond R. Miles made a statement and answered questions.

At 3:56 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:22 o'clock p.m., the sitting resumed.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Stephen Knowles

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 21 AVRIL 1993
(60)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 39, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Ken Atkinson (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Stan Keyes, Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De la Canada-United Kingdom Freight Conference: Raymond R. Miles, directeur général, Canada Maritime Agencies Ltd.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, *La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation.*

Raymond R. Miles fait un exposé et répond aux questions.

À 15 h 56, la séance est suspendue.

À 16 h 22, la séance reprend.

À 17 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Stephen Knowles

Greffier de comité

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, April 21, 1993

• 1538

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): The Standing Committee on Transport resumes consideration of the National Transportation Act Review Commission's report entitled *Competition in Transportation-Policy and Legislation in Review.*

We have in front of us today the Canada-United Kingdom Freight Conference. Mr. Miles, could you introduce yourself and the individuals with you for the purposes of television. We look forward to your presentation.

Mr. Raymond R. Miles (Chief Executive Officer, Canada Maritime Agencies Ltd.; Canada-United Kingdom Freight Conference): Firstly, thanks for giving us the opportunity to come and give you our views on the commission's report. We're here to speak on behalf of the Europe-Canada trade conferences, the conferences from Canada to Europe and from Europe to Canada.

Peter Robinson is the executive responsible for the westbound European export conferences based in the U.K., and Peter Raimondo has a similar function as the executive responsible for the eastbound conferences from Canada to Europe, based in Montreal.

I'm chief executive officer of Canada Maritime, the largest carrier in the Europe-Canada trade and indeed the largest container operator in Canada. We're a Canadian-owned company, a 100% subsidiary of Canadian Pacific. I'm also—and it's the reason why I'm here today—non-executive chairman of the senior policy-making committee of the conferences.

• 1540

The Europe-Canada conferences have five carriers who are members of those conferences. There are a number of other independent carriers in the trade who are not members of the conference. The five carriers, between them, carry about 60% of the westbound trade, European exports to Canada, and about 70% of Canadian exports to Europe.

We're here to address just the maritime questions in the report and essentially to talk about the international container-shipping aspects of the report. There are five points I would like to make before I make a few comments on the recommendations contained in the report.

The first point is that the Europe-Canada trade is a relatively small trade when compared with the total North Atlantic trade. It is dominated by the trade between Europe and the U.S. Many of the carriers are involved in both trades.

One medium-sized container-shipping operator with a weekly schedule could probably carry the whole of the Europe-Canada trade. Even for the carriers such as ourselves, which only call at Canadian ports, more than 60% of our business is to

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 21 avril 1993

Le vice-président (M. Atkinson): Le Comité permanent des transports reprend son examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: *La concurrence dans les transports-Regard sur la politique et la législation.*

Nous recevons aujourd'hui la Canada-United Kingdom Freight Conference. Monsieur Miles, je vous prie de vous présenter ainsi que les gens qui vous accompagnent, pour les besoins de la télévision. Nous écouterons ensuite votre déclaration.

M. Raymond R. Miles (chef de la direction, Canada Maritime Agencies Ltd.; Canada-United Kingdom Freight Conference): Nous tenons d'abord à vous remercier de nous donner ainsi l'occasion de vous présenter notre point de vue sur le rapport de la Commission. Nous sommes ici au nom des conférences de lignes Europe-Canada, c'est-à-dire des lignes allant du Canada vers l'Europe et vice-versa.

Peter Robinson est le dirigeant chargé des conférences européennes exportant vers l'Ouest, dont le bureau est au Royaume-Uni, et Peter Raimondo occupe un poste semblable, mais est responsable du commerce vers l'Est, c'est-à-dire allant du Canada vers l'Europe. Son bureau est à Montréal.

Je suis le président-directeur général de Canada Maritime, le plus grand transporteur pour les lignes reliant l'Europe au Canada et le plus grand exploitant de conteneurs au Canada. C'est une compagnie canadienne, une filiale appartenant entièrement au Canadien Pacifique. Je suis ici à titre de président non dirigeant du comité supérieur d'élaboration des politiques des conférences.

Les conférences Europe-Canada compte cinq transporteurs membres. Bon nombre de transporteurs indépendants travaillent dans le domaine sans appartenir à une conférence. Les cinq transporteurs absorbent de 60 p. 100 du commerce vers l'Ouest (les exportations européennes destinées au Canada) et environ 70 p. 100 des exportations canadiennes destinées à l'Europe.

Nous ne vous entretiendrons que des questions maritimes soulevées dans le rapport, plus particulièrement du transport international de conteneurs. Avant de formuler des commentaires sur les recommandations du rapport, j'aimerais aborder cinq points.

Tout d'abord, le commerce entre l'Europe et le Canada est relativement faible par rapport au volume total des échanges de l'Atlantique Nord. Il est dominé par le commerce entre l'Europe et les États-Unis. Beaucoup de transporteurs travaillent dans les deux secteurs.

Un exploitant de taille moyenne expédiant par conteneurs et ayant un horaire hebdomadaire pourrait probablement se charger de toutes les lignes Europe-Canada. Même pour des transporteurs comme nous, qui ne font escale que dans les ports

[*Texte*]

and from the United States. The same is true of the second-largest carrier, CAST, 60% or more of whose business is for the United States. So the future of our business, of the conferences and of the Europe-Canada trade, is very much integrally tied into the future of the North Atlantic overall, and the U.S. trade.

The second point is that world container shipping is characterized very much by substantial economies of scale. It's a business where scale is important. It is becoming and has become increasingly big over the last few years—the ships are getting bigger, the terminals are getting bigger, the companies are getting bigger.

Generally, the industry is also characterized by an inadequate return on investment. It's a fundamental problem in a number of trades, particularly on the North Atlantic, where there are heavy losses experienced by many carriers in the trade.

All this leads to an increasing trend toward cooperation amongst the carriers. That cooperation is driven by the desire to improve their efficiency and generate more and more economies of scale and improve the efficiency of their operations by working together in various consortiums and joint venture arrangements.

That whole effort to improve efficiency is another important factor about trade overall. That forces many of the lines to work more and more closely together to generate those efficiencies, not just in this trade but also in many others.

Thirdly, the whole world of container shipping—and before containerization, it was liner shipping—has been conducted under the basis of conference structures around the world. In the U.S., in Europe, in Japan, the Far East, India, Africa, South America, Australia, all of the trades have been conducted for a century or more under the conference system. That system has been the background where enormous growth has taken place in the world shipping industry's capacity to handle the explosion in growth of world trade, particularly since the last war. The double-digit growth in world trade for 20 or 30 years has been accompanied by a significant increase in the amount of capacity put into the world's container-shipping business.

So there's been a tremendous growth in capacity, with bigger and bigger ships. There's been a tremendous amount of technological innovation, not least the whole container revolution. All of those things have taken place under the conference structure that exists in all of the trades around the world.

• 1545

For Canada to take an initiative that would either lead to the weakening or the abandonment of the conference system would be totally at odds with what its other trading partners are doing around the world.

The fourth point I want to make is really, practically, how has the conference in the Europe-Canada trade actually worked over the last decade? Have the benefits of that mode of operation outweighed the problems?

Firstly, has there been monopolistic pricing through the conference structure, which is the big fear that one would always have for the conference structure?

[*Traduction*]

canadiens, plus de 60 p. 100 des marchandises proviennent des États-Unis ou y sont destinées. On peut en dire autant de CAST, le deuxième plus grand transporteur. L'avenir des conférences et des lignes Europe-Canada est donc intimement lié à l'avenir du commerce dans l'Atlantique Nord et, particulièrement, avec les États-Unis.

Deuxièmement, le transport mondial par conteneurs est caractérisé par d'importantes économies d'échelle. Dans ce secteur, le volume compte beaucoup. Au cours des dernières années, tout a grandi: les navires, les ports et les entreprises.

En général, l'industrie est également caractérisée par un faible rendement au chapitre des investissements. C'est un problème fondamental sur de nombreuses lignes, particulièrement dans l'Atlantique Nord, où de nombreux transporteurs ont subi de lourdes pertes.

Tout cela incite les transporteurs à collaborer entre eux. Cette collaboration découle d'un besoin d'améliorer l'efficacité et de profiter davantage des économies d'échelle, en créant des consortiums et diverses entreprises en coparticipation.

Tous les efforts qui tendent à améliorer l'efficience sont un autre facteur important pour ce type de commerce. Les lignes doivent collaborer de plus en plus étroitement pour être plus efficaces, pas seulement dans ce type de commerce, mais également dans d'autres secteurs.

Troisièmement, tout le secteur du transport par conteneurs, et auparavant, du transport par navire de ligne, a évolué partout dans le monde en fonction d'une structure de conférences. Aux États-Unis, en Europe, au Japon, en Extrême-Orient, en Inde, en Afrique, en Amérique du Sud et en Australie, toutes les lignes sont exploitées depuis plus d'un siècle en vertu d'un système de conférences. C'est dans ce contexte que s'est produit l'énorme croissance du secteur du transport, partout dans le monde, depuis l'explosion du commerce mondial, particulièrement depuis la dernière guerre mondiale. Depuis 20 ou 30 ans, le taux de croissance du commerce mondial n'a jamais été inférieur à 10 p. 100, et l'on a observé parallèlement une augmentation importante de la capacité des entreprises de transport par conteneurs.

Il y a donc eu une énorme augmentation de la capacité, grâce à des navires de plus en plus gros. Il y a eu également beaucoup d'innovations techniques, avec bien sûr la révolution que l'arrivée des conteneurs a engendrée. Tout cela s'est produit dans le cadre des conférences qui régissent les lignes maritimes partout dans le monde.

Si le Canada prend des mesures qui affaiblissent ou éliminent la structure des conférences, il ira tout à fait à l'encontre de ce que font ses partenaires commerciaux partout dans le monde.

Quatrièmement, j'aimerais parler du fonctionnement de la conférence Europe-Canada pendant la dernière décennie. Les avantages de ce mode de fonctionnement dépassent-ils ses inconvénients?

Demandons-nous d'abord si les tarifs ont été monopolistiques dans cette structure de conférence, comme on le craint toujours des structures de conférence.

[*Text*]

From our experience, the eastbound—Canadian export—freight rates that we have today are exactly the same in current dollars as they were seven or eight years ago. They went through a period of substantial decline, and over the last couple of years they have recovered to a level where today the price we charge is the same as it was seven or eight years ago. That is in current dollars during a period when there has been 25% to 30% inflation, so in real terms the cost of moving goods from Canada to Europe has declined.

Westbound, our freight rates during the period from seven or eight years ago until now have fallen by 40% to 50% in current dollars, and in real terms even greater. In the last few months we have been making an attempt to try to increase those rates and have probably increased them by about 10% over the last six months or so.

So we don't believe that monopolistic pricing has been a problem for the foreign commerce of Canada.

Have service levels in some way been reduced because of the way in which the conference works? The simple answer is no, they have not. There has really been no reduction in the services offered by the shipping lines. Indeed, there have been enhancements in terms of the frequency and the capacity that the lines make available to the foreign commerce of Canada.

Are there barriers to entry because of the conference system? Again, no, we have had a number of new entrants come into the trade—Maersk Line, Evergreen, major substantial worldwide carriers coming into the North Atlantic market and coming into the Canadian market. We have had direct competitors in the port of Montreal. Holland-Canada Line started, ran for a year, lost money, withdrew. Another line came in and started up after them, the Europe-Canada Line, lost money and withdrew. There are always lines coming into the trade. Some of them prosper and survive and stay; some fail. So, really, there are no barriers to entry.

There is a tremendous choice for carriers in terms of the large number of alternatives they have in terms of the lines they can use for carrying their trade.

We have within the SCEA a complaint procedure. Have there been a large number of complaints from shippers about the activities of the conference? We believe there has been one formal complaint in the last seven or eight years—the last six years since SCEA has been in action. There is no great body of complaints about the activities of the conference system.

So in Europe-Canada trade the conference system, we believe, has worked successfully since SCEA was introduced. We see no reasons why we should change the the fundamental structure as it exists today.

However, there are indeed some grave dangers in some of the recommendations in the report that could lead to a weakening of the conference. One of the biggest problems for Canadian foreign commerce is the direct impact that a weakening of the conference system may have on the number of lines that would call at Canadian ports.

[*Translation*]

D'après notre expérience, le fret pour le commerce vers l'Est, pour les exportations canadiennes, est exactement le même en dollars courants qu'il y a sept ou huit ans. Le fret a chuté pendant une certaine période et depuis deux ou trois ans, il est revenu au niveau qu'il y a sept ou huit ans. Je parle de dollars courants, pour une période qui a connu 25 p. 100 à 30 p. 100 d'inflation. En réalité, le coût du transport de marchandises du Canada vers l'Europe a baissé.

Vers l'Ouest, le fret depuis sept ou huit ans a baissé de 40 p. 100 à 50 p. 100 en dollars courants, et encore davantage en termes absolus. Au cours des derniers mois, nous avons tenté de relever ces tarifs, et nous les avons probablement augmenté d'environ 10 p. 100 au cours des six derniers mois.

Nous ne croyons donc pas que des prix monopolistiques desservent le commerce extérieur du Canada.

Le niveau de services a-t-il baissé d'une façon ou d'une autre à cause du mode de fonctionnement des conférences? Nous répondons simplement non, il n'a pas baissé. Il n'y a pas eu de réduction dans les services offerts par les transporteurs. Il y a même eu des améliorations, c'est-à-dire une augmentation de la fréquence et de la capacité offerte par les lignes maritimes au commerce extérieur du Canada.

Le système des conférences empêche-t-il la pénétration du marché par de nouvelles lignes? Encore une fois, non. Un certain nombre de nouveaux arrivants sont venus, comme Maersk Line, Evergreen, de grands transporteurs internationaux qui sont entrés sur le marché de l'Atlantique Nord et du Canada. Nous avons des concurrents directs dans le port de Montréal. Holland-Canada Line est né, a été en exploitation pendant un an, a subi des pertes et s'est retiré. Une autre ligne est arrivée, a remplacé Holland-Canada, la Europe-Canada Line. Après avoir essuyé des pertes, elle s'est également retirée. De nouvelles lignes arrivent toujours sur le marché. Certaines prospèrent, survivent et restent, alors que d'autres échouent. Rien n'empêche donc vraiment de nouveaux venus de s'installer sur le marché.

Les transporteurs ont vraiment un choix très vaste de lignes pour le transport de leurs marchandises.

La LDCM comprend une procédure de plaintes. Les expéditeurs ont-ils déposé un grand nombre de plaintes au sujet des activités des conférences? Nous croyons qu'il y a eu une plainte officielle au cours des sept ou huit dernières années. La loi est en vigueur depuis six ans. Les plaintes sur les activités des conférences ne sont pas nombreuses.

Pour le commerce entre l'Europe et le Canada, le système des conférences a d'après nous bien fonctionné depuis l'entrée en vigueur de la LDCM. Nous ne voyons pas de raison de modifier la structure fondamentale actuelle.

Certaines recommandations du rapport risquent fort, toutefois, d'affaiblir la conférence. Pour le commerce extérieur canadien, l'un des plus graves problèmes serait l'incidence directe qu'aurait un affaiblissement de la structure des conférences sur le nombre de lignes qui font escale dans les ports canadiens.

[*Texte*]

If the Canadian conference system were to be seriously undermined or even to disappear, we think it would lead inevitably to some price war, would lead to failures of some companies, and to withdrawal of other companies. It would certainly lead to a lack of new investment in the business. My own company is about to embark on a major investment program, and I have to say we would look upon that in a very different light if we did not have the conference structure.

• 1550

There would be an inevitable greater concentration of larger carriers. Given the relative size of Canadian versus U.S. trade, inevitably that concentration of carriers would lead to their serving primarily U.S. east coast ports and handling their trade with Canada over U.S. east coast ports. We think that is likely to be an inevitable consequence of any weakening of the Canadian conference system.

I think it is very important for Canada's foreign commerce that today they have a variety of excellent services directly from Canadian ports to the European market. We believe that would be at risk if the Canadian conference system was in some way to be interfered with or weakened.

Turning to the report, there were three main recommendations: 29, 30 and 31. Number 29 recommended introduction of legislation to repeal SCEA, so long as the United States removes their antitrust immunity for conferences. You will probably understand from the support that we argue and the success we believe the Canadian conference has achieved, that we believe that recommendation to be utterly wrong. It would be inappropriate under any circumstances to introduce legislation to repeal SCEA. You would lose all the benefits the conference system has provided to Canadian foreign commerce.

On the second recommendation to reduce independent action to 10 days, we already in our conference have a 10-day notice period, so that is not a problem at all. We would accept that.

On recommendation 31, to allow shipping conferences to contract with inland carriers, railways and haulage companies for freight rates on a conference basis, we find that an excellent recommendation, particularly if that led to some improvement in the efficiency of the Canadian conference in getting lower costs to pass on to its customers. We would have no difficulty with and would support recommendation 31.

There are a number of other issues worthy of consideration listed in annex D of the report. Some look rather innocent, but in fact two in particular may contain measures that if enacted would again weaken the conference system. The most important one of those we consider to be extremely unfortunate would be that point that says:

> Require conference lines to offer multimodal rates on an individual rather than a collective basis.

[*Traduction*]

Si les conférences canadiennes étaient grandement affaiblies ou si elles étaient éliminées, une guerre des prix serait, selon nous, inévitable. Or, elle entraînerait la faillite de certaines entreprises et en obligerait d'autres à se retirer. Il y aurait certainement une réduction de l'investissement dans le secteur. Ma propre compagnie va bientôt se lancer dans un important programme d'investissement mais pourrait se raviser si la structure des conférences disparaissait.

Il y aurait inévitablement une plus grande concentration des grands transporteurs. Étant donné la taille relative du commerce canadien par rapport au commerce américain, cette concentration forcerait immanquablement les transporteurs à desservir principalement les ports de la côte Est américaine et à faire passer par eux leur commerce avec le Canada. Nous pensons que c'est probablement une conséquence incontournable de tout affaiblissement du système des conférences maritimes canadiennes.

Je pense qu'il est très important pour le commerce extérieur du Canada d'avoir une variété d'excellents services directement au départ des ports canadiens vers le marché européen. Or, nous pensons que ces services seraient compromis par l'affaiblissement ou la modification de la structure des conférences maritimes canadiennes.

Revenons maintenant au rapport. Trois recommandations nous intéressent: les numéros 29, 30 et 31. La recommandation numéro 29 demande le dépôt d'un projet de loi abrogeant la LDCM, à condition que les États-Unis annule l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust. Étant donné les appuis que nous avons reçus et la réussite de la conférence canadienne, vous comprendrez qu'à notre avis, cette recommandation est tout à fait mauvaise. Quelles que soient les circonstances, il serait contre-indiqué de proposer une loi abrogeant la LDCM. On perdrait tous les avantages que le système des conférences a fournis au commerce extérieur du Canada.

Au sujet de la deuxième recommandation visant à réduire la période de préavis à 10 jours, je signale que nous l'avons déjà nous-mêmes réduite à 10 jours. Nous n'avons donc aucune objection et sommes d'accord avec cette recommandation.

La recommandation 31 permettrait aux conférences maritimes de passer des contrats avec les transporteurs terrestres, soit les chemins de fer et les entreprises de camionnage, en fonction de tarifs de fret de conférence. Nous pensons que c'est une excellente recommandation, particulièrement si cela rend les conférences canadiennes plus efficaces, en leur permettant d'offrir à leur clientèle des prix inférieurs. Nous n'avons aucune objection et sommes d'accord avec la recommandation 31.

Il y a d'autres questions intéressantes à l'annexe D du rapport. Certaines peuvent sembler anodines, mais deux en particulier prévoient des mesures qui, encore une fois, affaibliraient le système des conférences. La plus importante et la plus malheureuse, à notre avis, est celle-ci:

> Exiger des conférences qu'elles offrent des tarifs multimodaux sur une base individuelle plutôt que collective.

[*Text*]

If that were implemented it would actually lead to the collapse of the conference system. It really strikes at the very heart of what the conference is doing, which is offering multimodal rates on behalf of the conference to shippers. So if that were enacted, it's almost as good as abolishing the conferences and repealing SCEA.

The last point, independent action on service contracts, would also be a negative recommendation to implement in terms of its impact on the conference system. It would weaken the conference system.

So those two, particularly the first one of those issues, we consider to be wholly inappropriate if you believe in the future of the conference system. Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Mr. Miles. You know that we have a vote right now, so we will adjourn the meeting and return after the vote for questions. Thank you for waiting for us while we go and do our duty in the House.

The meeting is adjourned until after the vote.

• 1555

• 1621

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I call the meeting back to order. Thank you very much, gentlemen, for your patience.

Mr. Keyes, do you want to start the questioning?

Mr. Keyes (Hamilton West): Yes. I'd be privileged to, Mr. Chairman, thank you very much.

Gentlemen, welcome to the committee. Thank you for your contributions.

I wonder if you could help me out a little bit here, maybe even help the TV audience who might watching. When we speak of a shipping conference, could you give us a brief historical background on the conference and how the world is divided up vis-à-vis the shippers and where they belong, whether they're independent or part of a conference? How many are we talking about?

Mr. Miles: You could have the two-minute version or the two-day version.

Mr. Keyes: The two-minute version would be great.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Give the 10-minute version. Then I get to ask the questions.

Mr. Keyes: No. Two minutes is fine.

Mr. Miles: Typically each major trade lane, say, Europe to Japan, Europe to the United States, Canada to the Far East, will have a conference, a collection of carriers who combine to fix their pricing policy and sometimes control capacity.

Mr. Keyes: And price.

[*Translation*]

Si cette mesure était appliquée, le système de conférences s'effondrerait. Ce serait porter un coup au coeur même du fonctionnement des conférences, qui consiste à offrir des tarifs multimodaux au nom des transporteurs de la conférence. Cette mesure équivaudrait à l'abolition des conférences et à l'abrogation de la LCDM.

Et finalement, au sujet des poursuites indépendantes relatives aux contrats, cette recommandation aurait des incidences négatives sur le système de conférences. Les conférences s'en trouveraient affaiblies.

Ces deux recommandations, particulièrement la première, sont tout à fait malvenues si l'on croit en l'avenir du système des conférences. Merci.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, monsieur Miles. Vous savez que nous devons aller voter. Nous allons lever la séance et revenir après le vote pour vous poser des questions. Nous vous remercions de nous attendre pendant que nous allons accomplir notre devoir à la Chambre.

La séance est levée jusqu'après le vote.

Le vice-président (M. Atkinson): Nous reprenons la séance. Merci beaucoup, messieurs, de votre patience.

Monsieur Keyes, voulez-vous être le premier à interroger les témoins?

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Oui, ce serait un honneur, monsieur le président. Merci beaucoup.

Soyez les bienvenus à notre comité, messieurs, et merci de votre témoignage.

Je me demande si vous pourriez m'éclairer un petit peu, peut-être même éclairer aussi les téléspectateurs qui suivent nos délibérations. Nous parlons ici de conférences maritimes. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu historique des conférences, nous expliquer comment le monde est réparti entre les divers transporteurs et nous dire s'il s'agit de transporteurs indépendants ou de transporteurs qui font partie d'une conférence? Pouvez-vous nous dire leur nombre?

M. Miles: Je peux vous l'expliquer en deux minutes ou en deux jours.

M. Keyes: L'explication de deux minutes me conviendrait parfaitement.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Prenez 10 minutes, puis ce sera à mon tour de poser des questions.

M. Keyes: Non, deux minutes, c'est très bien.

M. Miles: En règle générale, chacune des grandes voies commerciales, entre l'Europe et le Japon, par exemple, ou entre l'Europe et les États-Unis, ou encore entre le Canada et l'Extrême-Orient, est desservie par une conférence, c'est-à-dire par un groupe de transporteurs qui se concertent pour établir des prix et parfois pour contrôler la capacité.

M. Keyes: Et les prix.

[*Texte*]

Mr. Miles: Yes. If we take our example in Europe–Canada, we actually have four conferences, but really you should think of it as one conference group. We have the same members of each group and the same administration taking care of it. For technical reasons, there are four.

That conference system in the Europe–Canada trade, which handles 60% to 70% of the total containerized imports and exports on that Canada–northern Europe trade lane, has five carriers within that conference group. Of that, my company is one. We have a common price tariff for the importers and exporters in the trade. There will also then be a number of independent carriers who for various reasons will elect not to be a member of the conference. People can normally fairly freely join or leave the conference carriers if they wish to do so.

In our trade, I would say we have probably four or five fairly serious or substantial independent carriers who are not a member of the conference and have their own pricing tariffs.

Mr. Keyes: So there are four or five independent lines serving Canada.

Mr. Miles: Serious, I would say, or more substantial ones. Then a large number, probably another 12 or 13, go to U.S. east coast ports and then serve the Canadian market overland from New York, Baltimore, Norfolk, Boston or wherever. Probably a number of those take varying degrees of interest in the Canadian markets. So there are probably four or five serious independent lines and another 10 or 12 that may be less interested. Nonetheless, they still represent some form of competition for the conference.

Mr. Keyes: It would appear that competition has increased and there are more independents and less conferences. Is that correct?

• 1625

Mr. Miles: Not necessarily. It comes and goes. I don't necessarily believe that there is a particular trend either towards more lines being within the conference—

Mr. Keyes: How many conferences currently serving Canada?

Mr. Miles: In the Canada–Europe trade we have really one conference from Canada to Europe. Technically there are four conferences that handle different trade lanes: U.K. to Canada, continental Europe to Canada, and the reverse of those, which makes four all together. But basically it's one conference structure handling the trade between Canada and Europe.

Mr. Keyes: Yet we have four or five independent lines and twelve or thirteen landing U.S. and going overland to Canada.

[*Traduction*]

M. Miles: Oui. Si nous prenons comme exemple le commerce entre l'Europe et le Canada, il est assuré en fait par quatre conférences, qu'il convient toutefois de considérer comme en formant une seule. Dans chaque cas, les membres sont les mêmes et les administrateurs aussi, mais pour des raisons techniques, il existe quatre conférences.

Le groupe conférence qui assure le transport entre l'Europe et le Canada, à raison de 60 à 70 p. 100 de toutes les importations et exportations par conteneurs entre le Canada et l'Europe septentrionale, comprend cinq transporteurs. La société que je représente est un de ces transporteurs. Nous avons une tarification commune pour les importateurs et les exportateurs qui empruntent cette voie commerciale. Il existe également un certain nombre de transporteurs indépendants qui, pour diverses raisons, choisissent de ne pas participer à la conférence. Les transporteurs sont généralement assez libres pour ce qui est de participer aux conférences ou de s'en dissocier s'ils le souhaitent.

Dans notre secteur, nous comptons sans doute quatre ou cinq transporteurs indépendants assez importants ou assez sérieux qui ne sont pas membres de la conférence et qui firent eux-mêmes leurs tarifs.

M. Keyes: Le Canada est donc desservi par quatre ou cinq transporteurs indépendants.

M. Miles: Il faut préciser qu'il s'agit de transporteurs sérieux ou de taille. À ce nombre viennent s'ajouter environ 12 ou 13 autres transporteurs, qui se rendent dans les ports américains de la côte Est et qui servent ensuite le marché canadien par voie de terre à partir de New-York, de Baltimore, de Norfolk, de Boston ou de quelque autre localité. Un certain nombre d'entre eux s'intéressent sans doute, à des degrés divers, aux marchés canadiens. Il y a donc quatre ou cinq transporteurs indépendants sérieux et 10 ou 12 autres qui sont moins intéressés par le marché canadien. Ces transporteurs représentent néanmoins une certaine concurrence pour la conférence.

M. Keyes: Il semble que la concurrence se soit intensifiée et qu'il y ait davantage d'indépendants et moins de conférences. Est-ce vrai?

M. Miles: Pas nécessairement. La situation fluctue. Je ne crois pas qu'il y ait nécessairement une tendance précise, ni vers l'accroissement du nombre de transporteurs faisant partie de la conférence. . .

M. Keyes: Combien de conférences desservent le Canada à l'heure actuelle?

M. Miles: Pour le transport entre le Canada et l'Europe, il y en a vraiment une seule. Au sens strict, il y en a en fait quatre qui desservent chacune des voies commerciales, du Royaume-Uni au Canada, de l'Europe continentale au Canada et vice-versa, ce qui donne quatre conférences en tout. Mais il s'agit en réalité d'un seul groupe conférence qui transporte les marchandises entre le Canada et l'Europe.

M. Keyes: Il y a toutefois quatre ou cinq transporteurs indépendants et 12 ou 13 transporteurs qui se rendent dans des ports américains et qui assurent ensuite le transport par voie de terre au Canada.

[*Text*]

Mr. Miles: Yes.

Mr. Keyes: So competition has increased more with the independent, less with the conference.

Mr. Miles: No. I think there are just more of them.

Mr. Keyes: All right. More of them.

Mr. Miles: More independent—

Mr. Keyes: Under those circumstances, and setting aside the question of the need for reciprocity with the U.S. and our major overseas trading partners, how can you justify that your mode of transportation continue to have immunity from the Competition Act? What I see here and what we're talking about is a legalized cartel. You can correct me if I'm wrong.

Mr. Miles: No, that would not be an incorrect—

Mr. Keyes: How can you justify your mode of transportation to continue to have immunity from the Competition Act?

Mr. Miles: The justification is manyfold. I think we tried to present some of those arguments in our earlier presentation.

The key is the provision of stability in the trade; stability in terms of consistency of service and stability in terms of price stability, or an attempt in a conference system, which occasionally doesn't work. It's not perfect by any means in keeping prices at a fixed level, but that provides some level of consistency for European exporters and Canadian exporters in the trade.

Secondly, it provides for the carriers under the conference umbrella a better opportunity to make a reasonable return on investment. That has been a serious problem within the industry generally.

Then specifically for the Canadian trade, we hold the view, fairly strongly, that for Canadian conference, read direct service into Canadian ports. Our firm belief is that if you abolish the anti-combines immunity for Canadian conferences, it will inevitably lead to a reduction in direct service into Canadian ports and you will have a much greater concentration of large mega-carriers on the North Atlantic trade. Those carriers will be essentially handling the much bigger U.S. trade and serving U.S. ports, and they will then treat the Canadian market, both in terms of pricing and in terms of service, on a marginal basis. That inevitably will be a severe set-back, we believe, for the foreign commerce of Canada.

Mr. Keyes: That would be an abandonment of our Canadian ports.

Mr. Miles: There would be a whole lot of consequences that come from that in terms of employment, infrastructure, investment. I'm specifically addressing the question of service being provided to Canadian foreign commerce, importers and exporters.

Service is really, in the end, more important than price. The cost of moving goods from Canada to Europe, in terms of the value of the goods that are being moved, through the efficiencies of the whole container revolution that's taken place

[*Translation*]

M. Miles: En effet.

M. Keyes: Ainsi, la concurrence s'est accrue davantage entre les indépendants qu'entre les transporteurs de la conférence.

M. Miles: Non. C'est tout simplement qu'ils sont plus nombreux à mon avis.

M. Keyes: Bon, d'accord, leur nombre s'est accru.

M. Miles: Le nombre des indépendants. . .

M. Keyes: Dans ce contexte, et si nous faisons abstraction pour l'instant des exigences en matière de réciprocité avec les États-Unis et avec nos principaux partenaires commerciaux d'outre-mer, de quel droit votre mode de transport continuerait-il à être exempté de l'application de la Loi sur la concurrence? À ce que je vois et d'après les propos que vous avez tenu, vous constituez un cartel légalisé. Corrigez-moi si j'ai tort.

M. Miles: Non, il n'y a pas lieu de vous corriger. . .

M. Keyes: De quel droit votre mode de transport continuerait-il d'être exempté de l'application de la Loi sur la concurrence?

M. Miles: Beaucoup d'arguments militent en faveur du maintien de cette exemption, et nous avons essayé de vous en présenter certains dans notre exposé.

L'élément essentiel est celui de la stabilité dans le secteur. Le système des conférences vise à assurer l'uniformité du service et la stabilité des prix, sans toutefois y réussir à tout coup. Le système ne réussit pas toujours à maintenir les prix à un certain niveau, loin de là, mais il assure une certaine uniformité aux exportateurs européens et canadiens qui y ont recours.

Par ailleurs, les transporteurs regroupés en conférence ont de meilleures chances de réaliser un bénéfice raisonnable sur leur investissement. Le manque de rentabilité est un problème très répandu dans le secteur.

En ce qui concerne plus particulièrement le commerce canadien, nous sommes fermement d'avis que l'existence des conférences canadiennes fait en sorte que les marchandises passent par les ports canadiens, ce qui ne serait pas le cas autrement. Nous sommes persuadés que, si les conférences canadiennes ne sont plus exemptées des dispositions interdisant les monopoles, il en résultera inévitablement une baisse du service direct dans les ports canadiens et une bien plus forte concentration des transporteurs géants dans l'Atlantique Nord. Ces transporteurs s'intéresseront essentiellement au marché beaucoup plus important des États-Unis et desserviront les ports américains, de sorte que le marché canadien se trouvera en position marginale, sur le plan des prix et du service. Il s'ensuivra forcément, à notre avis, un recul important pour le commerce extérieur du Canada.

M. Keyes: Nos ports canadiens s'en trouveraient abandonnés.

M. Miles: Pareille mesure aurait une foule de conséquences, sur le plan de l'emploi, de l'infrastructure et de l'investissement. Je m'intéresse tout particulièrement, cependant, à la question du service offert aux milieux du commerce extérieur canadien, c'est-à-dire aux importateurs et aux exportateurs.

Car, au bout du compte, le service est en fait plus important que le prix. Le coût du transport de marchandises entre le Canada et l'Europe en tant que pourcentage de la valeur des marchandises expédiées, est très peu élevé, en raison de la

[*Texte*]

over the last 20 years, are extremely low indeed. Clearly any buyer wants to get a lower price for anything that he buys. But price is not really the major determinant; service is the determinant, and good, reliable, frequent, direct service into your export markets is more important than any marginal differences in price.

• 1630

Mr. Keyes: Recommendation 29, which you have said is very odd, says:

> We recommend that the Minister of Transport introduce legislation to repeal the SCEA at such time as the United States antitrust immunity for shipping conferences is withdrawn.

But as you are aware, I believe, there are no moves in Washington which are likely to lead to withdrawal of immunity or repeal the exemption for shipping conferences.

Where do they come up with this thing if that isn't the case? Where do you suspect they came up with this?

Mr. Miles: The answer is I don't know, but we struggle a little with the recommendation, I have to say. For me it seems a little like putting a loaded revolver in the drawer, which seems a dangerous thing to do because you never know, somebody might open the drawer one day and you never know who those guys are going to be who might open the drawer and under what circumstances that might be done.

If you want to make a recommendation, you would think you might have the guts to go out and say, this is what we want to do in Canada because we think it's right for Canada. We would happen to think that recommendation is utterly wrong.

So we find it a little strange the way it's presented, and you're right, there are no moves in the U.S. to repeal the 1984 Shipping Act, which is similar to the 1987 SCEA act. Indeed, the congressional review of the 1984 Shipping Act led to the conclusion that they will carry on because people in the U.S. and the legislators in the U.S. are very comfortable with the consequences of the 1984 Shipping Act and the anti-trust immunity that it provides to conferences in the U.S. trade.

So we don't see any changes taking place in the U.S. that would therefore trigger this. But, as I say, it seems a little uncomfortable to have this kind of thing on the statute book waiting to see if somebody else makes a decision.

The Chairman: Thank you, Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Time goes quickly when you're having fun.

The Chairman: It was an interesting exchange. Mr. Angus.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your appearance before the committee. I'm going to touch on a number of areas.

Since 1987 has there been a growth of independents competing with the conference lines, or were the four to five independents you talked about always there? What about the twelve to thirteen that were U.S.-bound with services by land?

[*Traduction*]

capacité de rendement accru réalisé grâce au phénomène de la conteneurisation des 20 dernières années. Naturellement, l'acheteur cherche toujours à obtenir le plus bas prix possible. Ce n'est pas le prix qui est le facteur déterminant, mais bien le service; les différences de prix marginales le cèdent en importance à la certitude de pouvoir compter sur un service convenable, fiable, fréquent et direct vers les marchés d'exportation.

M. Keyes: La recommandation nº 29, que vous avez qualifiée de très curieuse, est libellée en ces termes:

> Nous recommandons que le ministre des Transports dépose un projet de loi révoquant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust.

Mais, comme vous le savez sans doute, rien ne laisse croire qu'à Washington, on veuille annuler cette immunité ou abroger l'exemption dont bénéficient les conférences maritimes.

Où sont-ils allés chercher cela, s'il n'en est pas question? Où pensez-vous qu'ils sont allés chercher cela?

M. Miles: Je ne le sais pas, mais je dois dire que c'est une recommandation que nous avons du mal à accepter. C'est un peu comme de mettre un revolver chargé dans le tiroir. Cela paraît dangereux, parce que l'on ne sait jamais; quelqu'un pourrait ouvrir le tiroir, et l'on ne sait jamais qui ni comment.

Quand on fait une recommandation, il me semble que l'on devrait avoir le courage de dire clairement: voici ce que nous voulons faire au Canada parce que c'est dans notre intérêt. Cette recommandation nous paraît totalement inacceptable.

Aussi nous trouvons la formulation un peu curieuse; vous avez raison de dire qu'il n'y a aucune tentative aux États-Unis d'abroger la loi de 1984 sur le transport maritime, qui ressemble à la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes. Le Congrès a même conclu, après examen, à la nécessité de maintenir la loi de 1984 sur le transport maritime puisque le public et les législateurs américains trouvent cette loi très utile et qu'ils approuvent entièrement l'immunité contre les poursuites antitrust qu'elle accorde aux conférences américaines.

Ainsi, rien ne porte à croire que l'on veuille abroger cette loi aux États-Unis. Mais, comme je l'ai dit, il paraît un peu périlleux de prévoir un projet de loi en ce sens pour le cas où quelqu'un d'autre déciderait de faire de même.

Le président: Merci, monsieur Keyes.

M. Keyes: Le temps passe vite quand on s'amuse.

Le président: L'échange était intéressant. Monsieur Angus.

M. Angus: Je vous remercie, messieurs, de votre présence ici. Je veux aborder un certain nombre de questions.

Le nombre d'indépendants qui font concurrence aux conférences s'est-il accru depuis 1987, ou les quatre ou cinq indépendants dont vous avez parlé sont-ils là depuis toujours? Qu'en est-il des 12 ou 13 autres qui assurent le transport aux États-Unis, puis le transport par voie terrestre?

[*Text*]

Mr. Miles: It's difficult to give an extremely precise answer to that, but my general feeling is that there has been an increase in the number of independent carriers competing with the conference.

Specifically, there have been two major mew entrants into the North Atlantic overall market: Maersk Line and Evergreen, two of the three largest container carriers in the world. They entered the North Atlantic, and one of them has a specific interest in the Canadian market, calling in the port of Halifax. So there are two major guys who've arrived on the North Atlantic, one of whom is a very significant competitor of the conference.

There has been a general growth in carriers serving the U.S. east coast ports which are not members of the conference, and some of those have become, as I say, the less important competitors that we face. Overall, I would say there has been an increase in the number of people we compete against, and two or three of those are pretty powerful guys.

Mr. Angus: Now, is the reason for that increase because there is just that much more demand for services and the conference carriers were not able to expand to meet that? Was it a redeployment of existing fleet in another market area to serve the North Atlantic, or is it the fact that you folks aren't doing the job that the customers think you should be doing or at a price they think they should be paying?

• 1635

Mr. Miles: I think the reasons for new entrants vary depending on the entrants. Some of the carriers who have entered the trade and become our competitors do so as a part of a worldwide strategy to develop a particular set of routes and develop their own worldwide strategy in a particular way, which would therefore be unrelated to the specifics of a particular trade, particularly a relatively small one such as the Europe-Canada trade. So there are those kinds of people.

We've had others, such as the Holland-Canada Line and the Europe-Canada Line, who came into the Europe-Canada trade only, specifically into the port of Montreal, and they felt they could have a go at doing that. They failed; they lost money, at the rates that the conference charged, and they went out of business. So they were a different set of people. They felt they could take a share of our business and make money out of that business and they failed to do so.

Mr. Angus: So you're saying they were charging identical rates to what the conference carriers were—

Mr. Miles: No, I would say that, typically, they would charge lower rates, to try to take the business away from us. That would be the natural action of an independent; to try to develop his business, particularly when he started.

But to answer the last part of your question as to whether it reflects the conference's inability to take care of the trade, for whatever reason, either in terms of pricing or of service, we definitely feel the answer would be no. As Canada Maritime, I

[*Translation*]

M. Miles: Il est difficile de vous donner une réponse bien précise, mais j'ai l'impression que le nombre d'indépendants qui font concurrence à la conférence s'est effectivement accru.

Plus précisément, nous avons assisté à l'arrivée de deux nouveaux transporteurs importants sur le marché de l'Atlantique Nord: Maersk Line et Evergreen, deux des trois plus grands transporteurs par conteneurs au monde. Ils sont donc arrivés dans l'Atlantique Nord, et l'un d'eux s'intéresse tout particulièrement au marché canadien, jetant l'ancre au port de Halifax. Ainsi, deux gros transporteurs sont arrivés dans l'Atlantique Nord, dont l'un est pour nous un compétiteur formidable.

Nous avons également assisté à un accroissement général du nombre de transporteurs desservant les ports de la côte Est américaine qui ne sont pas membres de la conférence, et certains d'entre eux comptent au nombre, comme je l'ai dit, de nos compétiteurs les moins importants. Dans l'ensemble, le nombre de nos concurrents s'est accru, et deux ou trois d'entre eux sont assez formidables.

M. Angus: Bon, alors, si le nombre de transporteurs s'est accru, est-ce parce que la demande de services a augmenté et que les transporteurs de la conférence n'ont pas pu y répondre de façon convenable? L'accroissement est-il dû au fait que vos compétiteurs ont décidé de retirer des éléments de leur flotte d'un autre marché pour servir l'Atlantique Nord, ou au fait que vous n'arrivez pas à donner aux clients le service qu'ils attendent à un prix qu'ils jugent raisonnable?

M. Miles: Je crois que les raisons varient selon les arrivants. Dans certains cas, leur entrée sur notre marché s'inscrivait dans le cadre d'une stratégie mondiale destinée à les doter d'un ensemble particulier de lignes et à leur assurer une position donnée sur le marché mondial, de sorte qu'elle n'est aucunement liée à leur intérêt pour un marché en particulier, surtout quand il s'agit d'un marché d'importance relativement faible comme les lignes Europe-Canada. Cela vaut donc pour certains de nos compétiteurs.

Nous en avons eu d'autres, cependant, comme Holland-Canada Line et Europe-Canada Line, qui s'intéressaient uniquement au commerce entre l'Europe et le Canada, et plus particulièrement au port de Montréal, et qui pensaient pouvoir faire une percée. Ils ont échoué; ils ont échoué à cause des tarifs pratiqués par la conférence et ils ont dû cesser leurs activités. Ces transporteurs appartenaient donc à une autre catégorie. Ils estimaient pouvoir nous prendre une partie de notre clientèle et réaliser un bénéfice, mais ils n'y sont pas parvenus.

M. Angus: Ainsi, vous dites que leurs tarifs étaient identiques à ceux des transporteurs de la conférence. . .

M. Miles: Non, je dirais plutôt qu'en règle générale, ils pratiquaient des tarifs plus bas pour essayer de nous prendre nos clients. Il s'agit là d'une pratique courante pour un transporteur indépendant qui cherche à attirer les clients, surtout au début.

Mais, pour ce qui est de la dernière partie de votre question, à savoir s'il faut y voir les signes que les transporteurs de la conférence n'ont pas réussi à répondre à la demande, pour quelque raison que ce soit, qu'il s'agisse de l'échelle des prix ou

[*Texte*]

can tell you that in November 1990 we increased our capacity in the trade by 50%, by adding extra ships, improving our schedule, reducing transit times and coming up with a superior product to take care of the growth in the trade.

It's not in this conference's interest, nor, I believe, in any conference's interest to try to keep a small and even reducing piece of business and try to jack up the rates to make that business more and more profitable. It's certainly not the case. That's an extremely short-term view that you would take about the business.

If conferences are to survive and prosper they have to grow with and respond to the trade. We only have 60% or 70% of the trade amongst the five lines because the trade likes the service and the price at which we provide that service to them.

We have to be very attentive to make sure we will continue to provide the capacity necessary to handle the business. The moment we're not attentive to doing so, we're in trouble. You should know that those five carriers compete with themselves; we haven't got the market carved up between us. My main competitors are also my colleagues in the conference, with whom we compete against in terms of marketing, service, and the entire product we present to the marketplace. So there's pretty tough competition, even within the conference.

Mr. Angus: You mentioned the 50% increase in capacity. I assume that's through acquisition of additional ships.

Mr. Miles: Yes, we added new ships to the service.

Mr. Angus: Would it have been financially possible for you to do so to the same degree if you did not have the stability of a conference system?

Mr. Miles: It's not that black and white. I would say that the conference system provides—or should provide—a greater element of stability for carriers to make investment decisions of that kind. We did so then, when there was still a large element of risk in doing so, and indeed in 1991, we, along with a number of our competitors, lost money in the business. So it's not without risk. I'd hate anybody to go away with the impression that this cosy cartel provides guaranteed profits for the participants.

I'd hazard a guess that every single member of the conference lost money in 1991 and that probably all of them lost money in 1992. So the conference doesn't provide a guaranteed level of profitability for the participants. We are now facing a similar decision.

Speaking of Canada Maritime, our fleet is aging and we have to replace our ships and make some very important decisions within the next one or two years, and we will probably have to spend approximately $200 million on replacing our fleet. That decision will be a hell of a lot easier to take if we have the stability of the conference system to help us support that decision, particularly because we are concerned about what may then be a price war and an increasing consolidation in the

[*Traduction*]

de la qualité du service, nous répondons par un non catégorique. En tant que représentant de Canada Maritime, je peux vous dire qu'en novembre 1990, nous avons accru notre capacité de 50 p. 100; nous avons notamment ajouté des navires à notre flotte, amélioré notre horaire, réduit la durée du transport et offert à nos clients un produit supérieur afin de répondre à la demande croissante.

Il n'est pas dans l'intérêt de notre conférence, ni dans celui de quelque autre conférence, à mon avis, de tenter de conserver sa mainmise sur un marché de petite taille, voire en décroissance, et de faire grimper les tarifs pour s'assurer une plus grande rentabilité. Pas du tout. Ce serait là une vision commerciale à très court terme.

Si elles veulent survivre et prospérer, les conférences doivent prendre de l'ampleur au fur et à mesure que la demande s'accroît et savoir répondre à cette demande. Les cinq transporteurs de la conférence accaparent de 60 à 70 p. 100 du marché, et cela s'explique uniquement du fait que nos clients apprécient le service que nous leur offrons et les tarifs que nous pratiquons.

Nous devons être constamment aux aguets pour continuer à fournir la capacité nécessaire afin de répondre à la demande. Il nous suffirait de relâcher notre attention pour nous retrouver en difficultés. Il convient de vous signaler que ces cinq transporteurs se font concurrence entre eux; la part du marché de chacun n'est pas fixée d'avance. Les autres transporteurs de la conférence sont aussi nos principaux compétiteurs; nous rivalisons avec eux sur le plan du marketing, du service et de tous les aspects du produit que nous offrons aux clients. La concurrence est donc assez vive, même parmi les transporteurs de la conférence.

M. Angus: Vous avez parlé d'un accroissement de 50 p. 100 de votre capacité. Je suppose que, pour cela, vous avez fait l'acquisition de navires supplémentaires.

M. Miles: En effet, nous avons ajouté des navires à notre flotte.

M. Angus: Les moyens financiers dont vous disposiez pour faire l'acquisition de ces navires auraient-ils été les mêmes si vous n'aviez pas pu compter sur la stabilité du système des conférences?

M. Miles: Ce n'est pas aussi simple que cela. Je dirais que le système des conférences assure—ou devrait assurer—une plus grande stabilité aux transporteurs et leur permettre d'opter pour ce genre d'investissements. Nous avons fait cet investissement à un moment où la part de risques était importante, à preuve qu'en 1991, nous avons perdu de l'argent, tout comme bon nombre de nos compétiteurs. Il y a donc des risques. Je ne voudrais pas que quiconque sorte d'ici avec l'impression que ce cartel douillet assure aux participants des bénéfices garantis.

Je dirais que tous les membres de la conférence ont eu un bilan déficitaire en 1991 et que c'est sans doute le cas également pour 1992. Ainsi, l'existence de la conférence ne garantit pas aux participants un certain niveau de rentabilité. Nous devons à nouveau prendre une décision semblable.

Le vieillissement de sa flotte obligera Canada Maritime à remplacer ses navires et à prendre des décisions très importantes dans les deux années à venir; le renouvellement de la flotte nous coûtera sans doute quelque 200 millions de dollars. Il sera bien moins difficile de décider d'investir cette somme si nous pouvons compter sur la stabilité du système des conférences, d'autant plus que nous craignons de nous retrouver dans une guerre des prix et d'avoir à faire face à une

[*Text*]

business and the drift away from Canadian ports to U.S. ports. We'll be sitting in the port of Montreal, having just invested $200 million in a business that is going to drift away to the U.S.

• 1640

Mr. Angus: Where will you acquire those new ships from?

Mr. Miles: Shipbuilding is an international business and we would go out to tender on the world market to find yards that could do the job—and that's not everybody—get the job done on time, and get it done at a reasonable price; a combination of those three. I can't say where that would be found.

Mr. Angus: I appreciate that. Is there any chance that any of those vessels would be built in Canada?

Mr. Miles: The Canadian merchant shipbuilding industry has declined substantially, to the degree that in the kind of ships we're talking about—larger container ships—I don't believe it has built one for many, many years.

Mr. Angus: I don't think it has built any ships, other than military ships, for many years.

Mr. Miles: Yes, you could be right. I don't wish to be impolite.

Mr. Angus: I'm just trying to help out the chairman's riding, that's all.

Mr. Miles: Certainly, I would say that they will be interested in securing our business and will try to convince us to do so. We will listen to anybody who wants to help us in that project.

Mr. Angus: Is there a distinct shift by governments away from conferencing, worldwide, or is it status quo?

Mr. Miles: It is very much status quo, and in all the major trading countries in the world there's a recognition that the conference system is a sensible way of handling the foreign commerce of those countries.

There is always, from time to time, a debate of this kind that takes place in other countries around the world as to whether or not one could fine-tune this system, change the structure in some way, or bring in different aspects of the system, to improve it and to make sure there are no abuses of that conference power that threaten the trade of that country.

That process is always going on, but in the major countries in the world there is a fundamental support for the conference structure. Canada would really be in a very difficult position with its trading partners if it took a different view.

Mr. Angus: Is it fair to say that conferencing is really a form of self-regulation by the industry?

Mr. Miles: Yes, although there is an active regulatory authority in some jurisdictions that makes sure the conference behaves in a particular way. The NTA has that responsibility in Canada. It's an authority that doesn't actually intervene very significantly in policing the conference system. Other jurisdictions do intervene more; it varies from place to place.

[*Translation*]

concentration croissante et au délaissement des ports canadiens au profit des ports américains. Nous resterons là à attendre, dans le port de Montréal, après avoir investi 200 millions de dollars sur un marché qui, de plus en plus, passera par les États-Unis.

M. Angus: À qui achèterez-vous ces nouveaux navires?

M. Miles: La construction navale est une activité internationale, et nous ferions un appel d'offres sur le marché mondial pour trouver les chantiers susceptibles d'exécuter le travail—et ils ne sont pas tous capables de le faire—de l'exécuter à temps et de le faire à un prix raisonnable; nous tiendrons compte de ces trois facteurs. Je ne peux pas vous dire où nous trouverons ce que nous cherchons.

M. Angus: Je comprends. Est-il possible que certains de ces navires soient construits au Canada?

M. Miles: Le secteur canadien de la construction de navires marchands a périclité, à tel point qu'en ce qui concerne le genre de navires qui nous intéressent—de grands porte-conteneurs—,il y a des lustres qu'il ne s'en construit plus au Canada.

M. Angus: Je crois qu'on n'y a pas construit de navire, autres que des navires militaires, depuis bien des années.

M. Miles: Oui, vous avez sans doute raison. Je ne veux pas manquer de politesse.

M. Angus: J'essaie tout simplement de donner un coup de main à la circonscription du président.

M. Miles: C'est une commande qui ne manquera pas d'intéresser les chantiers navals canadiens, qui essaieront sûrement de l'obtenir. Nous écouterons tous ceux qui auront des propositions à nous faire.

M. Angus: Y a-t-il une tendance marquée par les États du monde à vouloir s'éloigner du système des conférences, ou est-ce plutôt le statu quo?

M. Miles: L'heure est certainement au statu quo; dans tous les grands pays commerçants du monde, on reconnaît que le système des conférences est un moyen sensé de répondre aux besoins du commerce extérieur.

C'est une question que l'on ne manque jamais de débattre, de temps à autre, dans les autres pays du monde. On se demande s'il n'y aurait pas lieu d'apporter des ajustements au système, d'en changer la structure ou d'y apporter des modifications ou des améliorations afin d'éviter que le pouvoir qu'il confère aux conférences ne donne lieu à des abus qui pourraient compromettre le commerce du pays en question.

Ce processus d'examen se poursuit sans cesse, mais le système des conférences reçoit l'appui fondamental des principaux États du monde. Le Canada pourrait se trouver dans une situation très difficile par rapport à ses partenaires commerciaux si ses partenaires commerciaux adoptaient une position différente à cet égard.

M. Angus: Est-il juste de dire que le système des conférences équivaut, en fait, à une forme d'autoréglementation du secteur?

M. Miles: Oui, même s'il existe, dans certains États, un organisme de réglementation qui veille activement à ce que les conférences se comportent d'une certaine façon. Au Canada, c'est l'Office national des transports qui joue ce rôle. Cependant, il n'intervient pas de façon très importante dans la réglementation du système des conférences. D'autres États ont une attitude plus interventionniste. Tout dépend de l'État en question.

[*Texte*]

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you, Mr. Angus. I know you're aware that one commercial ship was also built in the United States last year, so we have that comparison.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, gentlemen, for joining the committee today. This has been an interesting discussion.

For those of us who haven't had a chance to read all of the report, it got us up to speed on just what conferences are and how you operate in, as Mr. Keyes suggested, somewhat of a legal cartel. I think many people have an unfortunate connotation for the word "cartel", particularly people in my province of Alberta because we're aware of oil cartels in the Middle East that haven't been of particular benefit to us.

I want to continue on the questions Mr. Keyes was proposing. I think you said in your response to them that you couldn't understand how the review commission would make recommendation number 29. It recommends that the Minister of Transport introduce legislation to repeal the SCEA at such time as the United States anti-trust immunity for shipping conferences is withdrawn.

• 1645

I felt my reading of the commission report made it quite clear why they would make such a recommendation. They said, in fact:

> The exemption of shipping conferences from the prohibitions against collective setting of rates runs counter to the general policy of encouraging competition. The Act legitimizes a cartel, and, unlike the situation in all other transport modes, shippers are unable to negotiate freely with individual carriers who are members of the conference.

They went on to say:

> In principle, we are opposed to the intent of the SCEA. It is clearly in conflict with overall competitive thrust of the NTA, 1987.

They went on to add:

> However, we believe it would be unwise for Canada to end these exemptions now.

And they gave the reasons that this action might cause uncertainty in the industry. They said:

> We believe that international action is appropriate here. Canada should not repeal the SCEA until the U.S. and its trading partners are willing to act in concert.

It seemed to me quite a clear reason why they would make recommendation 29 in the way they did, that is, not to repeal it until the United States took similar action.

Secondly, in response to Mr. Keyes, you suggested that the reason there have been no moves to repeal such similar action in the United States is because—I think your words were close, at least—the people in the United States are very comfortable with conferences. I think, Mr. Chairman, that may be a somewhat biased view of the recommendations of the United States investigation.

[*Traduction*]

Le vice-président (M. Atkinson): Merci, monsieur Angus. Comme vous le savez sûrement, à titre de comparaison, un seul navire commercial a été construit aux États-Unis l'an dernier.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, messieurs, de votre présence ici aujourd'hui. La discussion est intéressante.

Vous avez éclairé ceux d'entre nous qui n'ont pas eu l'occasion de lire tout le rapport sur la nature des conférences et sur la façon dont vous exercez vos activités, comme l'a dit M. Keyes, dans le cadre, ni plus ni moins, d'un cartel légal. Le terme «cartel» a une connotation péjorative pour bien des gens, notamment pour les habitants de ma province de l'Alberta où nous sommes conscients que les cartels pétroliers du Proche-Orient n'ont guère servi nos intérêts.

Je veux faire suite aux questions que vous a posées M. Keyes. Je crois que vous lui avez répondu que vous pouviez difficilement comprendre comment la commission d'examen avait pu faire la recommandation numéro 29. Elle recommande que le ministre des Transports dépose un projet de loi révoquant la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes dès l'annulation par les États-Unis de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust.

Je trouve, pour ma part, que la Commission explique très clairement dans son rapport pourquoi elle a fait cette recommandation. Elle dit ceci:

> L'exemption des conférences maritimes des interdictions concernant la tarification collective va à l'encontre de la politique générale visant à stimuler la concurrence. La Loi légitimise les cartels, et, contrairement à ce qui est prévu pour les autres modes, les expéditeurs ne peuvent pas négocier librement avec des transporteurs individuels membres d'une conférence.

Elle poursuit en ces termes:

> Nous nous opposons en principe à l'objet visé par la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Celui-ci va clairement à l'encontre de la philosophie pro-concurrentielle qui sous-tend la LTN 1987.

Elle ajoute:

> Nous pensons néanmoins qu'il serait malavisé pour le Canada de mettre fin aujourd'hui à ces exemptions.

Et elle explique qu'une telle mesure pourrait plonger le secteur dans l'incertitude. Elle dit:

> Nous croyons qu'une intervention internationale est indiquée ici. Le Canada ne devrait pas révoquer la Loi dérogatoire tant que les Américains et ses partenaires commerciaux ne sont pas prêts à agir de concert avec lui.

Il me semble que la Commission explique très clairement pourquoi elle a choisi de structurer la recommandation nº 29 comme elle l'a fait, c'est-à-dire de ne pas abroger la loi tant que les États-Unis n'auront pas pris une mesure semblable.

Par ailleurs, en réponse à la question de M. Keyes, vous avez laissé entendre que, s'il n'y avait aucune tentative pour abroger la loi en ce sens aux États-Unis, c'était parce que—vos propos étaient à peu près ceux-ci—les Américains aimaient bien le système des conférences. Je crois, monsieur le président, que cette interprétation des recommandations issues de l'enquête menée aux États-Unis témoigne peut-être d'un léger parti pris.

[*Text*]

If I can just go to the report again with regard to the U.S.A. investigation:

> A full investigation was carried out in the U.S. of the impact of conferences on liner shipping; however, it came to no conclusions. In its report to the President and Congress on April 10, 1992, the Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping on April 10, 1992 stated that,
>
> > After a considerable amount of discussion, debate and deliberation, the Commissioners recognized that no meaningful consensus on the major issues would be reached. Therefore, the Report does not include conclusions or recommendations.

That's really pretty much up in the water. It's not a question of their being happy with the status quo; it's just that they couldn't come to any kind of conclusion at all.

I'm wondering, then, with that background and further explanation, if it would be your view that recommendation 29 should not have included any reference to the United States. If the review commission felt, in fact, that this was against the spirit and intent of the NTA, they should have again, rather than tying it to U.S. actions, simply said we should withdraw these exemptions.

Mr. Miles: I would not feel, as you would know, comfortable with such a recommendation. In fact, we thing it would be wrong, and I think I said that earlier. If that qualification were not there, we would consider that recommendation to be wrong.

Some of the underlying comments within the report—for example, the statement that shippers are unable to discuss or negotiate with conference lines—are wrong. The conference system allows the right of independent action by lines on price against the conference tariff. As a result, inevitably, of their discussions with particular shippers, where we as a line or my other colleagues in the conference as a line may believe, having worked with a particular shipper, that the conference pricing policy is incorrect, they have the right to take independent action as a carrier within the conference umbrella. The mere presence—

Mr. Richardson: Excuse me, perhaps I could ask for some clarification. So there is some latitude, then, within which you negotiate with individual shippers or carriers, so there isn't a specific cartel price? Is that what you are saying?

Mr. Miles: No, there is a conference tariff that contains the conference's prices, and there are negotiations between the conference and specific shippers, importers and exporters about their business and the conference reaching an agreement on carrying a certain volume of their business at a particular rate. That exists; that carries on as a normal way of our doing business, but there is also the possibility and the opportunity for carriers within the conference to take independent action on their own, with a relatively short notice period, to handle a specific piece of business on behalf of an individual shipper where they feel the conference pricing policy to be incorrect.

• 1650

The mere threat and availability of that option leads to, I would have to say, extremely healthy discussion amongst the carriers within the conference on how we should tackle particular pieces of business. It is not an amorphous conference

[*Translation*]

Si vous me permettez de citer encore une fois le rapport, en ce qui concerne l'enquête menée aux États-Unis:

> Aux États-Unis, on a mené une enquête approfondie sur l'incidence des conférences sur les services de transport de lignes. Celle-ci n'a cependant abouti à aucune conclusion. Dans son rapport du 10 avril 1992 au Président et au Congrès, l'Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping a déclaré que:
>
> > Après moult discussions, débats et délibérations, les commissaires ont reconnu l'impossibilité d'en arriver à un consensus sur les questions d'importance. Voilà pourquoi le rapport ne comporte ni conclusions ni recommandations.

On est donc loin d'être fixé. Ce n'est pas que les Américains sont satisfaits du statu quo, mais plutôt que les commissaires n'ont tout simplement pas pu en arriver à une conclusion.

Je me demande donc, à la lumière de cette mise au point, si vous êtes d'avis que la Commission n'aurait pas dû faire mention des États-Unis dans sa recommandation nº 29. Si elle estimait que l'exemption allait à l'encontre de l'esprit et de l'intention de la LTN, elle aurait dû simplement dire qu'il fallait éliminer cette exemption, au lieu de lier notre sort à celui des États-Unis.

M. Miles: Je pourrais difficilement, comme vous devez le savoir, me rallier à une telle recommandation. Nous trouverions inacceptable que l'exemption soit éliminée, et je crois l'avoir déjà indiqué. Si elle était amputée de cette condition, la recommandation serait inacceptable à nos yeux.

Certaines des observations sur lesquelles se fonde le rapport—comme l'affirmation selon laquelle les expéditeurs ne peuvent pas discuter ou négocier avec les membres des conférences—sont fausses. Le système des conférences permet aux transporteurs qui en sont membres de pratiquer des prix inférieurs à la tarification de la conférence. Si, par suite, forcément, de discussions avec un expéditeur donné, nous arrivons, ou quelque autre membre de la conférence arrive, à la conclusion que la tarification de la conférence ne convient pas, nous avons le droit, tout comme nos collègues, d'établir nous-mêmes nos prix dans le cadre de la conférence. Le simple fait que. . .

M. Richardson: Excusez-moi, mais je veux vous demander un éclaircissement. Les transporteurs ont donc une certaine latitude pour négocier avec les expéditeurs, de sorte qu'il n'y a pas de prix fixé par le cartel? Est-ce bien ce que vous dites?

M. Miles: Non, il existe une tarification qui détermine les prix pratiqués par la conférence, et la conférence négocie avec les expéditeurs, importateurs ou exportateurs, et elle s'entend avec eux sur un tarif particulier pour le transport d'une certaine partie de leurs envois. Cela existe et c'est une façon normale de faire des affaires, mais les transporteurs peuvent également, au sein de la conférence, engager des poursuites indépendantes, avec un préavis relativement court, afin de traiter une affaire au nom d'un transporteur particulier lorsqu'il estime que les politiques tarifaires de la conférence sont incorrectes.

La simple menace de cette option à laquelle on peut facilement recourir engendre de très saines discussions entre les transporteurs de la conférence sur la façon de traiter des dossiers particuliers. La conférence n'est pas un groupe

[*Texte*]

group that presents itself as one bloc versus the shipping public. All the five carriers have substantial sales and service organizations throughout the whole of North America and throughout the whole of Europe that are trying to get that business on our ships at my conference colleagues' expense.

Mr. Richardson: In an attempt, I presume, then, to be competitive and to get that business for the conferences.

Mr. Miles: Well, no. My salesmen are really working for my company to try to fetch that—

Mr. Richardson: Oh, really?

Mr. Miles: The conference does not have a large network of salesmen. It has no salesmen at all going out and selling in the marketplace; the individual lines have that. The ability to take, if appropriate, independent action on pricing by a particular line to secure a particular piece of business for itself provides also some internal price competition within the legal cartel.

Mr. Richardson: It doesn't sound like a cartel to me.

Mr. Miles: In fact, I said earlier that it's a cartel that—and I think it's a rather pejorative term—

Mr. Richardson: It doesn't sound like a cartel.

Mr. Miles: It's one that doesn't work perfectly and does not provide barriers to entry, does not exhibit monopolistic pricing, is intensely competitive amongst the carriers, but it provides a framework of price stability for the carriers in the trade and, we believe, for the trade overall.

Mr. Angus: May I have a supplementary?

Mr. Richardson: That has been very helpful. Thank you for that detailed comment.

Mr. Keyes: The supplementary I have on this particular issue, before we get to yours, Iain, is this. I read a statement by the president of the Canadian Industrial Transportation League that:

> We regret that the recommendation for removing the anti-trust immunity for shipping conferences ties our future here in Canada to events which may or may not transpire in the United States.

What I'm asking our witness, through you, Mr. Chairman, is, what if we decided to do it on our own, unilaterally? As far as I can tell from this recommendation 29, we wouldn't be permitted to do that, and to me that makes no sense. Can I have your comment?

Mr. Miles: Our general view is that SCEA works well; the conference system, certainly in our trade, the Europe-Canada trade, has served that trade well and has served the foreign commerce of Canada well in terms of the service we provide at the prices that we have. That works well. If it's working well, don't try to fix it. It works very well today. Don't change it.

Mr. Angus: I want to get back to the pricing thing. In terms of the flexibility of pricing, does the conference, though, establish a range in which you can compete price-wise? Is there a floor that you can't go below, or is there a 10% differential that you can't go above? Is that how it works, or is it wide open?

Mr. Miles: There is a tariff. The tariff is by commodity, and against each of those commodities there is a freight rate, and those rates will vary from commodity to commodity.

[*Traduction*]

amorphe qui se présente comme un bloc aux expéditeurs. Les cinq transporteurs ont des services des ventes bien organisés partout en Amérique du Nord et dans Europe entière, qui cherchent à décrocher des contrats pour nos navires aux dépens de mes collègues de la conférence.

M. Richardson: Il faut donc être concurrentiel pour que les conférences obtiennent les contrats.

M. Miles: Eh bien, non. Mes représentants travaillent pour mon entreprise lorsqu'ils essaient d'obtenir. . .

M. Richardson: Ah, vraiment?

M. Miles: La conférence n'a pas un très grand réseau de représentants. Elle n'a pas du tout représentants qui fasse du démarchage sur le marché. Chaque ligne a ses propres représentants. La possibilité pour une ligne donnée d'entamer des poursuites relatives aux prix, afin de s'assurer un contrat, donne également lieu à une concurrence au sein même de ce cartel légal.

M. Richardson: À mes yeux, ce n'est pas un cartel.

M. Miles: En fait, je l'ai dit plus tôt, c'est un cartel qui. . .le mot cartel est peut-être péjoratif.

M. Richardson: Ça ne ressemble pas à un cartel.

M. Miles: C'est un cartel qui ne fonctionne pas parfaitement, ne dresse pas de barrières à l'entrée, ne propose pas de tarifs monopolistiques, laisse jouer une concurrence intense entre les transporteurs tout en offrant un cadre de stabilité tarifaire pour les transporteurs et, nous croyons, pour tout le secteur.

M. Angus: Puis-je poser une autre question?

M. Richardson: Vos réponses ont été très utiles. Merci pour les détails que vous avez fournis.

M. Keyes: J'ai une question supplémentaire sur cet aspect des choses, avant que nous passions à la vôtre, Iain. J'ai lu une déclaration du président de la Ligue canadienne de transport industriel selon laquelle la ligue déplore que:

> La recommandation relative à l'abolition de l'immunité des conférences maritimes contre les poursuites antitrust au Canada dépendait d'événements qui pouvaient ou non se produire aux États-Unis.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, je veux demander au témoin ce qui arriverait si nous décidions d'agir unilatéralement? D'après ce que je lis dans la recommandation numéro 29, nous ne pouvons le faire, ce qui me semble insensé. Qu'en pensez-vous?

M. Miles: À notre avis, la LDCM fonctionne bien. Le système des conférences, surtout pour le commerce entre l'Europe et le Canada, a bien servi les transporteurs et le commerce extérieur du Canada en offrant des services et des prix convenables. Tout va bien. Alors, pourquoi y changer quelque chose? Tout va bien actuellement, n'y changeons rien.

M. Angus: J'aimerais revenir à la question des prix. Parlons de la souplesse de l'établissement des prix. La conférence fixe-t-elle une gamme de prix qui laissent place à la concurrence? Y a-t-il un seuil en-dessous, duquel on ne peut descendre? Y a-t-il un plafond qu'on peut dépasser de 10 p. 100? Est-ce encore plus ouvert? Comment fonctionnez-vous?

M. Miles: Il y a un tarif fixé par marchandise. À chaque marchandise correspond un fret, qui varie d'une marchandise à l'autre.

[*Text*]

Mr. Angus: Right, I understand that.

• 1655

Mr. Miles: We have a whole range of different commodities, and then there are also some specific service contracts we have with certain larger shippers that may then, in addition, have a specific rate for that piece of business for a larger shipper, who would get the benefits of fetching a large piece of business. Once those rates are set, then that is the specific rate for the five carriers in the conference. There is no latitude within that. The only latitude the carrier would have would be to decide to take independent action.

What would often happen is that in his own discussions with the shipper and his salesman's discussions with the shipper, he will say, well, you know, this is moving where I can get this rate from somebody else across the street; or, at this price I'm not really sure whether I can sell the product, so couldn't you make some adjustment in that regard?

Mr. Angus: I understand.

Mr. Miles: Then the carrier may take that proposal to the conference to say, I believe we should adjust it to take care of this particular shipper's requirements.

Mr. Angus: So there are two things. The carrier has to go back to the conference for approval of a rate that is different from that published.

Mr. Miles: Yes, or he takes independent action.

Mr. Angus: When he takes independent action, is he restricted in any way, either to a minimum bottom price or a maximum upper price, or is that carrier free to establish whatever rate makes sense between the carrier and the shipper?

Mr. Miles: There is no restriction. Indeed, we can even do it for nothing. We have a few of those, too, believe it or not.

Mr. Angus: I believe it.

Mr. Keyes: I have just a couple of things for Mr. Miles, if he's prepared to answer them. CanMar recently became a 100% holding of CP. What are the likely effects of this on your new investment decisions?

Mr. Miles: We consider the acquisition of 100% of that company by CP from their previous 57%—they already had a controlling interest—is indeed extremely positive for our future investment policy. Clearly, Canadian Pacific's decision to do that was very much related to our own long-term plans to build and develop the business.

We have put a lot of time and effort into building a level of support within the Canadian Pacific organization overall and a commitment to our future long-term investment strategy. That's why they've bought out the minority shareholding, because that gives them the opportunity to more directly get on with the job of developing our company rather than having to work with another shareholder who, from time to time, may have different views and less ability to make those investment decisions in the future. So it's very positive and is very much a part of our long-term investment plan, and CP is very positive to support that.

[*Translation*]

M. Angus: Bien, je comprends.

M. Miles: Nous avons toute une liste de marchandises différentes. Il y a aussi des contrats de services particuliers que nous passons avec d'importants expéditeurs, où figure un tarif particulier. Ces contrats ont l'avantage de fournir un grand volume d'affaires. Une fois le prix fixé, il est imposé aux cinq transporteurs de la conférence. Il n'y a aucune latitude. La seule latitude pour le transporteur, c'est d'agir de manière indépendante.

Dans ses entretiens et dans ceux de son représentant avec l'expéditeur, celui-ci peut dire qu'il aura un meilleur prix ailleurs ou qu'au prix demandé, il n'est pas certain de pouvoir vendre son produit. L'expéditeur demande alors si le prix peut être modifié à la baisse.

M. Angus: Je comprends.

M. Miles: Le transporteur peut alors en parler à la conférence, en disant qu'il faut modifier le prix pour tenir compte des exigences de cet expéditeur donné.

M. Angus: Il y a donc deux tarifs. Le transporteur peut demander l'approbation de la conférence pour un tarif différent du tarif publié.

M. Miles: Oui, mais il peut également agir indépendamment.

M. Angus: Dans ce cas-là, y a-t-il des restrictions, comme un prix minimum ou maximum? Le transporteur peut-il s'entendre sur un prix avec l'expéditeur?

M. Miles: Il n'y a aucune restriction. D'ailleurs, on le fait parfois gratuitement. Nous avons quelques contrats de ce genre, croyez-le ou non.

M. Angus: Je le crois volontiers.

M. Keyes: Si M. Miles veut bien me répondre, j'ai encore une ou deux questions. Depuis peu, CanMar appartient entièrement au Canadien Pacifique. Quels seront les effets de cela sur vos investissements?

M. Miles: Le CP avait autrefois 57 p. 100 des actions, ce qui lui donnait le contrôle. Nous pensons que l'acquisition complète de l'entreprise est extrêmement positive pour nos investissements futurs. Manifestement, cette décision du Canadien Pacifique avait été influencée par nos projets à long terme de développement de l'entreprise.

Nous avons consacré beaucoup de temps et d'efforts à trouver des appuis au sein du Canadien Pacifique et à obtenir un engagement par rapport à notre stratégie d'investissement à long terme. Le CP a acheté les actions minoritaires afin de pouvoir agir plus directement sur le développement de l'entreprise, plutôt que d'avoir à traiter avec un autre actionnaire qui risquait d'avoir un point de vue différent ou une compétence moindre pour les décisions relatives aux investissements. C'est donc très positif. Cela cadre bien avec notre stratégie d'investissement à long terme qui a tout à fait l'appui du Canadien Pacifique.

[*Texte*]

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I don't see any further questions. Thank you very much, gentlemen. Thank you again for your patience during the vote. We certainly appreciate your coming and appearing before our committee. I know the information you've given us will be taken into account when we do our report. Thank you very much.

Mr. Miles: Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): This committee's sitting will be broadcast on Sunday, April 25, at 2:30 p.m. on the parliamentary channel, if anyone—

Mr. Keyes: There's a good program.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): —if your friends or your family are interested.

Mr. Keyes: For the parliamentary secretary, I'll record this on videotape and send it over to his office.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thanks, gentlemen. We'll adjourn the meeting.

[*Traduction*]

Le vice-président (M. Atkinson): Je ne crois pas qu'il y ait d'autres questions. Merci beaucoup, messieurs. Merci d'avoir été si patients pendant le vote. Nous vous remercions d'avoir comparu devant le comité. Les renseignements que vous nous avez fournis seront pris en compte dans la rédaction de notre rapport. Merci beaucoup.

M. Miles: Merci.

Le vice-président (M. Atkinson): Cette séance du comité sera diffusée le dimanche 25 avril à 14h30 sur la chaîne parlementaire, si quelqu'un. . .

M. Keyes: Excellente émission!

Le vice-président (M. Atkinson): . . .s'y intéresse, parmi vos amis ou dans votre famille.

M. Keyes: Je vais enregistrer cette émission sur une bande vidéo que j'enverrai au secrétaire parlementaire.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci messieurs. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Canada-United Kingdom Freight Conference:

Raymond R. Miles, Chief Executive Officer, Canada Maritime Agencies Ltd.

TÉMOIN

De Canada-United Kingdom Freight Conference:

Raymond R. Miles, premier dirigeant, Canada Maritime Agencies Ltd.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 44

Thursday, April 22, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 44

Le jeudi 22 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
JUN 04 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25575—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 22, 1993
(61)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:03 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes and John Manley.

Acting Member present: Ross Belsher for Lee Richardson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Trucking Association: Erwen Siemens, Chairman of the Board; Gilles J. Bélanger, President; Laura Scott Kilgour, Executive Director; Graham Cooper, Director, Government Affairs. *From Transport 2000:* R.R. Evans, President; Harry Gow, Vice President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Gilles J. Bélanger made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

R.R. Evans made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee proceeded *in camera* to discuss its future business.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 AVRIL 1993
(61)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 03, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes et John Manley.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Lee Richardson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association canadienne du camionnage: Erwen Siemens, président du conseil; Gilles J. Bélanger, président; Laura Scott Kilgour, directrice générale; Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales. *De Transport 2000:* R.R. Evans, président; Harry Gow, vice-président.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Gilles J. Bélanger fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

R.R. Evans fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 15, le Comité déclare le huis pour examiner ses travaux.

À 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, April 22, 1993

• 1004

The Chairman: Order.

The Standing Committee on Transport is continuing consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*. I remind members and witnesses that these proceedings are being recorded and televised.

With us this morning we have witnesses from the Canadian Trucking Association. Mr. Siemens is the chairman of the board.

I understand that you have a brief that you'll be presenting. I would also ask you to introduce the other members of your delegation. After your presentation I will invite members of the committee to comment and/or ask questions of you for a period of time. Please proceed.

• 1005

Mr. Gilles J. Bélanger (President, Canadian Trucking Association): Mr. Chairman, distinguished members of the committee, my name is Gilles Bélanger. I am the president of the association, and I have with me Mr. Erwen Siemens, chairman of the board of the association and also president of Kindersley Transport Limited of Saskatoon, Saskatchewan. Also with me are Mrs. Laura Scott Kilgour, the executive director of the association, and Graham Cooper, the director of government relations for the association.

The Canadian Trucking Association is very pleased to appear before you and would like to thank the committee for its invitation to present the views of the Canadian trucking industry on the report of the National Transportation Act Review Commission.

CTA is a not-for-profit organization that represents the Canadian motor carrier industry directly and through provincial trucking associations. Through its affiliation with the provincial organizations, CTA represents the vast majority of the motor carriers serving the business community and contributing to the Canadian economy.

The review commission report addresses a wide range of issues, contains a large body of background material, and makes over 50 recommendations. Some parts of the report we cannot endorse; others we support. However, time does not permit us to discuss the report in its entirety. Instead, it is our intention to comment on certain sections that relate specifically to the motor carrier industry and that have the greatest potential impact on trucking in Canada. We hope at a later date to review the report in detail with Transport Canada, which has been assigned the task of analysing its contents in conjunction with the report of the Royal Commission on Passenger Transportation.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 22 avril 1993

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Le Comité permanent des transports poursuit l'étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation». Je rappelle aux membres du comité et aux témoins que nos délibérations sont enregistrées et télévisées.

Nous recevons ce matin des représentants de l'Association canadienne du camionnage. M. Siemens est président du conseil de l'association.

Je crois savoir que vous avez un mémoire à nous présenter. Je vous demanderais également de nous présenter les autres membres de votre délégation. Après votre exposé, j'inviterai les membres du comité à faire des observations ou à vous poser des questions. Vous avez la parole.

M. Gilles J. Bélanger (président, Association canadienne du camionnage): Monsieur le président, membres du comité, je m'appelle Gilles Bélanger. Je suis président de l'association et je suis accompagné de M. Erwen Siemens, président du conseil de l'association et également président de Kindersley Transport Limited, de Saskatoon, en Saskatchewan. Nous sommes également accompagnés de M^me^ Laura Scott Kilgour, qui est directrice déléguée de l'association, et de Graham Cooper, qui a le titre de directeur des relations gouvernementales.

L'Association canadienne du camionnage tient tout d'abord à remercier le comité de l'avoir invitée à comparaître pour lui faire part du point de vue de l'industrie canadienne du camionnage au sujet du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

L'Association canadienne du camionnage est une organisation à but non lucratif qui représente l'ensemble du secteur canadien du transport routier, directement et par l'entremise des associations provinciales de camionnage. Grâce à son affiliation avec les organisations provinciales, l'association représente la grande majorité des transporteurs routiers qui sont au service des gens d'affaires et qui sont un rouage essentiel de l'économie canadienne.

Dans le rapport de la commission d'examen, on aborde une vaste gamme de questions et l'on fait plus de 50 recommandations, en s'appuyant sur une riche documentation. Il y a certains éléments du rapport auxquels nous ne pouvons pas souscrire; il y en a d'autres que nous appuyons. Mais le temps nous manque pour discuter du rapport dans son intégralité. Nous avons plutôt l'intention de nous attarder à certaines parties qui traitent plus précisément du secteur du transport routier et qui touchent plus directement à l'industrie du camionnage au Canada. Nous espérons pouvoir analyser plus tard l'ensemble du rapport avec Transports Canada, auquel on a confié la tâche d'analyser la teneur et celle du rapport de la Commission royale sur le transport de voyageurs.

[*Texte*]

Recommendation 5 calls for the resolution of "the inconsistencies of regulation, interpretation and enforcement respecting safety aspects of extraprovincial trucking". This recommendation responds to the frequently expressed objectives of the industry and is welcome. However, it falls short of the full range of measures required to ensure safety on the road.

Key among these measures is the need to implement a meaningful fitness test for potential new entrants to the trucking industry. The commission's recommendation 15 advocates "a uniform fitness test in all jurisdictions and that its objectives be limited to screening out unsafe and uninsured operators". There now exists a uniform fitness test, but in its present form it is incapable of identifying applicants who are unlikely to operate safely.

Following the sunsetting in January 1993 of the Motor Vehicle Transport Act's reverse-onus provisions for entry into the extraprovincial trucking industry, a safety fitness test administered at the provincial level became the sole mechanism for review of potential new entrants. However, in our view, considerable deficiencies remain in the entry screening process.

In our response to the 1992 report of the Canadian Council of Motor Transport Administrators' Task Force on Fitness, as well as in our submission to the NTA Review Commission, we pointed out that the proposed safety fitness test represented largely an administrative exercise, which would do little to ensure the safety of road users. Our view was based on the fact that the test is simply a questionnaire, the answers to which are either yes or no. It is immediately apparent from the way the questions are phrased that yes is the correct answer to all. For the information of this committee, we have provided a copy of the test as an appendix to this submission, and reading the questionnaire that is in the appendix will demonstrate what we are saying. Of the utmost seriousness is the fact that when the questionnaire is completed by the applicant, it is rarely, if ever, subject to verification by the provincial licensing authorities.

• 1010

In order for a fitness test to meet an acceptable standard of validity, information provided by the applicant should be verified by the provincial government agency or department responsible for application review. This verification process might consist of personal interviews, examination of required documentation, or, where warranted, on-site inspection of applicants' facilities. Furthermore, an audit should be conducted within a reasonable period following a successful application to ensure that the good intentions of the applicant are in fact being carried out.

The CTA's views on the need for a more stringent entry test are shared by other interested parties. The commission's report states:

[*Traduction*]

Dans la recommandation 5, on dit qu'il faut «uniformiser. . . la réglementation sécuritaire du camionnage extraprovincial, ainsi que son interprétation et application». Cette recommandation correspond aux objectifs fréquemment exprimés par les représentants du secteur et elle est la bienvenue. C'est toutefois loin d'être suffisant; il faut en effet prendre toute une gamme de mesures pour rendre nos routes plus sûres.

Il faut d'abord et avant tout instaurer un critère d'aptitude rigoureux applicable aux nouvelles entreprises qui veulent s'implanter dans l'industrie du camionnage. À la recommandation 15 de la commission, on préconise «un critère d'aptitude uniforme pour l'ensemble du pays et ayant pour seul objet d'écarter les exploitants non sûrs et non assurés». Il existe actuellement un critère d'aptitude uniforme, mais, dans sa forme actuelle, il ne permet pas de déceler les candidats dont les activités ne seront probablement pas sûres.

En janvier 1993, les dispositions de la Loi sur les transports routiers concernant le fardeau de preuve inversé pour l'entrée dans le secteur du camionnage extraprovincial sont venues à échéance; depuis cette date, le seul mécanisme permettant d'examiner les candidats désireux de s'implanter dans ce marché est un critère d'aptitude concernant la sécurité administré au niveau provincial. Nous sommes cependant d'avis que le processus de filtrage pour l'entrée dans ce marché laisse beaucoup à désirer.

Dans notre réponse au rapport de 1992 du Groupe de travail sur la sécurité du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ainsi que dans notre mémoire à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, nous avons signalé que le critère d'aptitude proposé pour juger de la sécurité n'est qu'une formalité administrative qui ne contribuerait nullement à assurer la sécurité des usagers de la route. En effet, nous sommes d'avis que ce critère est simplement un questionnaire auquel il faut répondre par oui ou par non. En lisant les questions, il saute aux yeux qu'il faut répondre oui à toutes les questions pour avoir la bonne réponse. Pour la gouverne du comité, nous avons joint en annexe à notre mémoire une copie de ce test; il suffira de lire le questionnaire pour se convaincre de la justesse de notre point de vue. Ce qui est encore plus grave, c'est qu'une fois rempli par le candidat, le questionnaire est rarement ou même jamais vérifié par les autorités provinciales responsables de l'octroi des permis.

Pour qu'un critère d'aptitude soit acceptable et valable, il faudrait que les renseignements fournis par le candidat soient vérifiés par l'organisme provincial compétent. Cette vérification pourrait prendre la forme d'entrevues, d'un examen de la documentation exigée ou, au besoin, d'inspections sur place pour évaluer l'état des installations du candidat. En outre, dans un délai raisonnable après l'acceptation d'une demande, il faudrait faire une vérification pour s'assurer que les bonnes intentions du candidat se traduisent bel et bien par une conduite irréprochable.

D'autres parties intéressées partagent d'ailleurs le point de vue de l'association quant à la nécessité d'un critère beaucoup plus rigoureux pour l'entrée dans l'industrie. Dans le rapport de la commission, on dit ceci:

[*Text*]

Most interveners wanted a more demanding test applied to new applicants. Some doubted that a fitness test consisting of a written examination completed by the company officials

—and I could add here "or their lawyers or their consultants"—

would improve the carrier's attitude towards safety. There was no certainty that employees would be more conscious of safety regulations because the owner of the firm had passed a test.

The CTA has also stated that a meaningful fitness test should contain a review of the financial capability of the applicant to operate in a safe manner. This was misconstrued by the commission to mean that we advocate the maintenance of entry barriers by another name. In its report the commission dismissed our proposal for an evaluation of an applicant's financial fitness by stating:

Such broad tests of fitness would simply reimpose the regulatory control over extraprovincial trucking that the Act sought to lift.

However, the CTA's recommendations respecting financial fitness were intended only to determine whether all applicants have the financial stability to perform vehicle inspections, maintenance, personnel training, and other measures required by regulation to ensure continued safe operations.

Recommendation 7, which calls for the harmonization of operating and technical standards, is strongly supported by the industry. The present lack of such harmonization has long impeded the international competitiveness not only of motor carriers but also of vehicle manufacturers. The trucking industry has for many years promoted harmonization, but with limited success. It is our hope that this will now become a priority.

The commission acknowledged the lack of fairness in the transportation tax system, and our industry fully supports the observation that

. . .by raising revenues wherever possible, and not spending them subsequently on transportation infrastructure, many governments have altered the state of competition in the transportation sector.

In the context of an increasingly open North American market, the motor carrier industry can no longer afford such government-induced impairments of its ability to compete.

• 1015

It is not only the structure of the taxation system but also the existence of an extraordinarily complex regulatory environment that has the potential to damage the state of competition in the transportation industry. Canadian trucking companies that have survived the combined effects of the recession, the opening of the domestic market, and vigorous competitive pressures from U.S. carriers operating internationally ask nothing more of their governments than a level playing field.

[*Translation*]

La plupart des interventions penchaient vers une plus grande rigueur, mais d'autres doutaient qu'un examen écrit imposé aux dirigeants d'une entreprise

. . .et je pourrais ajouter «ou à leurs avocats ou experts-conseils». . .

améliorerait l'attitude des camionneurs à l'égard de la sécurité. Ce n'est pas parce que le propriétaire d'une compagnie aura réussi un test que ses employés seront plus sensibilisés.

L'association a déclaré en outre que pour être utile, le test d'aptitude doit également porter sur la solidité financière des candidats en vue de déterminer s'ils ont les moyens d'appliquer un programme de sécurité. La commission a mal interprété cette intervention puisqu'elle en a conclu que nous préconisons de maintenir, de façon déguisée, les obstacles à l'entrée de nouveaux transporteurs. Dans son rapport, la commission a rejeté notre proposition d'évaluer la solidité financière des candidats en ces termes:

À notre avis, de tels critères généraux d'aptitude ne feraient que rétablir le contrôle réglementaire du camionnage extraprovincial que la loi avait cherché à supprimer.

Il faut pourtant préciser que les recommandations de l'association au sujet de la solidité financière visaient uniquement à déterminer si tous les candidats avaient la stabilité financière voulue pour faire l'inspection et l'entretien des véhicules, assurer la formation du personnel et prendre d'autres mesures exigées par règlement pour garantir en permanence la sécurité des activités de l'entreprise.

Le secteur du camionnage appuie catégoriquement la recommandation 7, dans laquelle on réclame la normalisation des spécifications opérationnelles et techniques. L'absence d'une telle normalisation nuit depuis longtemps à la compétitivité internationale des transporteurs routiers, et également des fabricants de véhicules. Depuis des années, le secteur du camionnage préconise la normalisation, mais le succès a été mitigé. Nous avons bon espoir que cet aspect deviendra maintenant prioritaire.

La commission reconnaît l'absence d'équité dans le régime fiscal du secteur des transports et nous sommes entièrement d'accord avec l'observation suivante:

En prélevant toujours plus de recettes et en les dépensant ailleurs que sur l'infrastructure de transport, nombre de gouvernements ont faussé la concurrence et l'efficience dans le secteur.

Dans le contexte d'un marché nord-américain de plus en plus ouvert, l'industrie du camionnage ne peut plus se permettre de voir les gouvernements nuire ainsi à sa compétitivité.

À cet égard, les problèmes ne sont pas dus uniquement à la structure du régime fiscal, mais aussi à l'existence d'un fardeau réglementaire extraordinairement complexe qui peut nuire à la compétitivité dans le secteur des transports. Les compagnies canadiennes de camionnage ont survécu aux assauts conjugués de la récession, de l'ouverture du marché national et de pressions compétitives intenses de la part des transporteurs américains et ne demandent rien d'autre à leur gouvernement que d'instaurer des règles du jeu équitables pour tous.

[*Texte*]

It must be recognized, at both the federal and provincial levels, that any form of government intervention has the potential to disrupt the competitive balance established by open market forces. For this reason, policy makers and regulators must consider the full flow-through impact of their actions, if damage to the state of competition is to be avoided.

We thank the committee members for their attention, and we will be glad to answer any questions on our presentation and other parts of the report.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Bélanger. I apologize for the confusion of the names at the beginning.

Mr. Bélanger: No problem.

The Chairman: Mr. Manley, you might like to lead off, for 10 minutes.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Bélanger, and others, for being here and for contributing to our work on this report.

I'd like to ask you a very broad question, partly in the context of the fact that some have said that the NTARC report is essentially an ideological document and it sets out to establish that deregulation was a good thing. It has also been said that in your particular industry what has happened is a deregulation of prices, a continuing regulation of costs, and an opening up of the market through the FTA to U.S. competition, all of which have contributed to making you of questionable viability as a continuing industry. I'd like you to comment on those two observations.

Mr. Bélanger: With the deregulation of 1988, the Canadian trucking industry was placed in a situation in which it had to face new competition from Canada, but also a lot of new competition from the U.S. Deregulation more or less coincided with the incoming of FTA, which has had an effect of changing the transportation pattern in Canada. The traffic pattern is changing gradually from an east-west direction to a north-south direction. I've heard figures around 25%, 27%, or 28% of shift for various carriers in the past year. So it has a dramatic effect where the domestic movements are diminishing and decreasing in relation to international movements. Obviously, in international movements we have the strong competition by low-cost U.S. carriers.

With deregulation we were thrown into a new environment but were not even afforded or given the same protection as the stronger trucking industry in the States was given at the time of deregulation. I can give you, for instance, the difference in capital cost allowance. When American carriers were thrown into the deregulation of 1980, they were allowed to depreciate their goodwill, the value of which was being eliminated by deregulation, over two years. We're talking about millions upon millions of dollars. In Canada it was evaluated at between $200 million and $300 million.

[*Traduction*]

Les gouvernements fédéral et provinciaux doivent reconnaître que toute forme d'intervention gouvernementale peut bouleverser le précaire équilibre concurrentiel établi par les forces du marché. C'est pourquoi les décideurs politiques et ceux qui sont chargés d'établir les règlements doivent tenir compte de toutes les répercussions possibles de leurs gestes, d'un bout à l'autre de la chaîne, afin d'éviter de rompre l'équilibre concurrentiel.

Nous remercions les membres du comité de leur attention et nous nous ferons un plaisir de répondre à toute question portant sur notre exposé ou d'autres éléments du rapport.

Le président: Merci beaucoup monsieur Bélanger. Je m'excuse de m'être trompé de nom au début.

M. Bélanger: Il n'y a pas de quoi.

Le président: Monsieur Manley, à vous le premier tour, pour 10 minutes.

M. Manley (Ottawa-Sud): Merci, monsieur Bélanger et les autres, d'être venus comparaître et contribuer ainsi à nos travaux sur cette question.

Je voudrais d'abord vous poser une question très générale. Je rappelle tout d'abord que certains ont dénoncé le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, le présentant comme un document essentiellement idéologique dans lequel on s'efforce de démontrer que la déréglementation est une bonne chose. Par ailleurs, d'autres ont dit que ce qui s'est passé dans votre secteur d'activité, c'est qu'on a déréglementé les prix tout en continuant de réglementer le coût de revient et tout en ouvrant le marché à la concurrence américaine dans le cadre de l'Accord de libre-échange, avec le résultat que c'est maintenant la survie même de votre industrie qui est menacée. Que pensez-vous de ces deux observations?

M. Bélanger: La déréglementation opérée en 1988 a forcé l'industrie canadienne du camionnage à affronter de nouveaux concurrents canadiens, mais aussi une nouvelle et très forte concurrence venant des États-Unis. La déréglementation a plus ou moins coïncidé avec l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange, ce qui s'est traduit par un changement dans la configuration des transports au Canada. En effet, on assiste à l'implantation graduelle d'un nouvel ordonnancement du trafic au Canada, qui passe d'un axe est-ouest à un axe nord-sud. J'ai entendu dire que pour divers transporteurs, ce nouvel axe représentait de 25 à 28 p. 100 de leurs activités l'année dernière. Les conséquences sont donc incalculables, puisque les activités de transport nationales diminuent progressivement au profit des activités internationales. Or, dans ce dernier cas, nous affrontons évidemment la très forte concurrence des transporteurs américains dont les coûts de revient sont très faibles.

La déréglementation nous a donc projetés dans un nouvel environnement, sans pour autant nous accorder la même protection que l'on avait pourtant prévu aux États-Unis au moment de la déréglementation, pour un secteur du camionnage beaucoup plus solide. Prenons par exemple l'amortissement fiscal. Quand les transporteurs américains ont été lancés dans l'arène de la déréglementation en 1980, on leur a permis d'amortir en deux ans la valeur de leur achalandage que la déréglementation faisait disparaître. Des sommes énormes sont en cause. Au Canada, c'est entre 200 et 300 millions de dollars.

[*Text*]

At the time of deregulation there were a number of carriers that were still profitable, as there were in the U.S. So it gave the U.S. carriers more strength at the beginning of the deregulation, which we didn't get in Canada.

• 1020

At the same time, the American carriers were permitted to depreciate their equipment to 90% over three years. What we were doing here was 90% over seven years. A little more than a year ago we obtained a modification of the depreciation rate to raise it to 40%, but only on new tractors after December 1991. In 1992 people were not buying new tractors. Now it's starting to come on again.

More regulations existed in the U.S. Rates continued to be regulated in the U.S. There are provisions in the U.S. regulation where shippers have to pay their freight charges in 15 days. The average here is 45 days. So we're supporting that credit for 30 more days than the U.S. carriers are.

So in addition to being in a lower cost situation, which might be beyond control, there were all these advantages or small safeguards that the Canadian industry was not even given. So that created a disparity at the beginning of deregulation.

Also, as you mentioned, the revenue side of our operations were deregulated, but not the cost side. We remain stuck with a very complex regulatory regime.

Even today transport licences still exist. They're automatically given away if you apply for them, but we still have to apply 10 times for licences across Canada, with application fees in every case, and every year we have to renew and pay renewal fees everywhere for an authority to operate on an extraprovincial basis, which is a federal jurisdiction.

We have the weight and dimension laws, where you have to change equipment if you come into Ontario or you're going to the Maritimes. Crossing between Alberta and B.C., you've got to move an axle back and forth to meet the length and weight requirements. This is extremely costly for the industry and cannot be permitted to continue. In that sense, when the report calls for harmonization, obviously we're in full support of it.

Mr. Manley: Do you think the proposed date is realistic?

Mr. Bélanger: If the will is there, it is.

Mr. Manley: Of whose will are you speaking?

Mr. Bélanger: I guess the will of all our governments. Extraprovincial trucking is governed for certain parts under federal jurisdiction, for some of which the administration has been delegated to the provinces. In other fields the administration has been kept by the federal government but the enforcement is delegated to the provinces, and in other areas we're governed by the provincial governments. So whose will? I guess it's everybody's will.

[*Translation*]

Au moment de la déréglementation, un certain nombre de transporteurs étaient encore rentables, comme c'était le cas aux États-Unis. Ainsi, les transporteurs américains ont bénéficié au tout début de la période de déréglementation de certains avantages que nous n'avons pas eus au Canada.

En même temps, les transporteurs américains ont été autorisés à amortir leur matériel dans une proportion de 90 p. 100 en trois ans. Au Canada, c'est la même proportion de 90 p. 100, mais étalée sur sept ans. Il y a un peu plus d'un an, nous avons obtenu une modification du taux d'amortissement pour le porter à 40 p. 100, mais seulement sur les nouveaux tracteurs routiers acquis après décembre 1991. En 1992, on n'achetait plus de tracteurs neufs. Maintenant, ça commence à reprendre.

La réglementation était plus étoffée aux États-Unis. Les tarifs continuaient d'y être réglementés. Par ailleurs, la réglementation américaine prévoit que les expéditeurs doivent payer leurs factures de transport dans les 15 jours. Au Canada, le délai moyen est de 45 jours. Nous devons donc assumer le coût de ce crédit pendant 30 jours de plus que les transporteurs américains.

Donc, en plus d'avoir des coûts de revient plus faibles, ce qui est peut-être indépendant de la volonté des autorités, les transporteurs américains bénéficiaient de tous ces avantages, d'une foule de petits garde-fous que l'on n'a pas cru bon d'accorder aux entreprises canadiennes. C'est ainsi qu'il y avait dès le départ une disproportion flagrante.

Il ne faut pas oublier non plus l'aspect que vous mentionnez, à savoir que l'on a déréglementé les revenus, mais pas les coûts. Nous demeurons emprisonnés dans un régime réglementaire très complexe.

Même aujourd'hui, les permis de transport existent encore. On les accorde automatiquement sur demande, mais il faut quand même demander 10 permis d'un bout à l'autre du Canada, en payant des droits à chaque fois, et chaque année nous devons renouveler et payer des frais de renouvellement d'un bout à l'autre pour avoir le droit de faire du transport extraprovincial, ce qui est de compétence fédérale.

Il y a aussi la législation sur les poids et mesures qui nous oblige à changer notre matériel quand on passe de l'Ontario aux Maritimes. Pour aller de l'Alberta à la Colombie-Britannique, il faut modifier la position d'un essieu pour respecter les exigences concernant la longueur et le poids. Tout cela est très coûteux. Cela ne peut plus continuer. En ce sens, quand on parle de normalisation dans le rapport, il est évident que nous sommes absolument d'accord.

M. Manley: À votre avis, la date proposée est-elle réaliste?

M. Bélanger: Quand on veut, on peut.

M. Manley: De qui parlez-vous?

M. Bélanger: De tous les gouvernements. Le camionnage extraprovincial est en partie de compétence fédérale mais l'administration en est partiellement déléguée aux provinces. Dans d'autres domaines, le gouvernement fédéral s'en est réservé l'administration, mais la surveillance et l'application sont déléguées aux provinces et il y a encore d'autres domaines qui sont régis par les gouvernements provinciaux. Donc, quand je dis qu'il faut vouloir, je suppose que cela veut dire que tous les intervenants doivent vouloir obtenir des résultats.

[*Texte*]

Mr. Manley: The morning after the announcement of more interprovincial trade barriers between New Brunswick and Quebec, I suppose it's ironic to talk about whether the harmonization deadline is realistic or not.

You've said a lot in your submission about the fitness test and you've made some compelling arguments about it, but I'm sure the objection is going to be raised that what you are in effect arguing for is a reregulation by creating barriers to entry.

• 1025

How do you respond to that criticism?

Mr. Bélanger: As long as we will have all these safety requirements mandated by our government, they should apply. If government is not to mandate the application of the regulation, then remove the regulation so the responsible carriers won't have to support that cost.

I'll give you an example. How safe would you feel on the road if you knew that all you had to do to obtain a driver's licence was to answer a questionnaire that you get in the mail and that asks you whether you know how to drive a car, with a ''yes'' and a ''no'' box next to it, and you return it with the ''yes'' box ticked and you get your licence?

Actually, if you look at the questionnaire at the back of our submission, that is what it says. It says, ''Do you train your employees?'' Certainly everybody is going to say yes, because I sit every new employee who comes to my company in front of my desk for two minutes and I tell him how things are. I've trained him. Technically the answer is correct.

You go through that questionnaire and you tick ''yes'' everywhere, because the way the matter is presented you can always defend your ''yes'' answer. You return it by mail and you are certified as being fit.

There has to be a difference between the carrier who wants to buy an Econoline type of vehicle and deliver packages around town and the one who's going to operate a fleet of 100 tankers transporting chemical products that are hazardous to health and safety, etc.

Are you going to tell me that the same fitness criteria must apply in both cases? That's what it says here. That's what the current fitness test is about.

What we've been saying to the commission—and obviously they have not understood—is that we don't want to be party to the process, and I mean other carriers; we just want the regulator that is going to certify somebody as being fit to know what he's doing. We want him to have checked that application.

Say the applicant comes in; he has just bought two tractors. They're financed at 95% and he doesn't have anything else or any other sources of capital. How is he going to buy training for his employees? I ask this because obviously I'm referring to a small company. He won't have a professional trainer in-house, so he's going to have to buy training for his employees and to do all these mandatory things. I'm not talking about anything outside the regulation, but just the cost of complying with the regulation.

[*Traduction*]

M. Manley: Le lendemain de l'annonce de l'instauration de nouvelles barrières interprovinciales au commerce entre le Nouveau-Brunswick et le Québec, il me semble qu'il est assez ironique que nous soyons en train de nous demander si la date d'échéance pour la normalisation est réaliste ou pas.

Vous avez beaucoup parlé du critère d'aptitude et vous avez évoqué des arguments assez convaincants à ce sujet, mais je suis certain que l'on vous objectera que vous réclamez en fait une nouvelle réglementation puisque vous préconisez des obstacles à l'entrée dans le secteur.

Que répondez-vous à cette critique?

M. Bélanger: Tant que toutes ces exigences en matière de sécurité, imposées par notre gouvernement, existeront, elles devront s'appliquer. Si le gouvernement n'a pas l'intention de faire appliquer la réglementation, qu'il l'élimine pour que les transporteurs responsables n'aient plus à assumer ce coût.

Je vais vous donner un exemple. Vous sentiriez-vous vraiment en sécurité sur la route si vous saviez que pour obtenir un permis de conduire, il suffisait de remplir un questionnaire envoyé par la poste, de cocher oui après la question «Savez-vous conduire une voiture?» et de renvoyer le questionnaire?

En fait, si vous regardez le questionnaire à la fin de notre mémoire, vous verrez que c'est ce qu'on demande. On demande «Formez-vous vos employés?». Bien sûr, tout le monde répondra par l'affirmative, puisqu'on rencontre chaque nouvel employé pendant deux minutes pour lui dire comment fonctionnent les choses. On peut dire que l'on a formé ses employés et la réponse n'est pas absolument fausse.

Il suffit de cocher oui à chaque question, car il est toujours possible de défendre une réponse affirmative étant donné la façon dont la question est posée. Il suffit de renvoyer le questionnaire par courrier pour être déclaré apte.

Il faut faire la différence entre un transporteur qui veut acheter un véhicule de type Econoline pour livrer des colis à l'intérieur de la ville et celui qui va gérer un parc de 100 camions-citernes transportant des produits chimiques qui sont dangereux pour la santé et la sécurité.

Me direz-vous que le même critère d'aptitude doit s'appliquer dans les deux cas? C'est bien ce que l'on dit ici. À l'heure actuelle, c'est cela le critère d'aptitude.

Ce que nous avons dit à la commission—et il est clair qu'elle ne nous a pas compris—c'est que nous ne voulons pas participer à ce processus. Et c'est vrai pour d'autres transporteurs. Nous voulons que l'agent de réglementation qui atteste qu'une entreprise est apte sache ce qu'il fait. Nous voulons qu'il vérifie la demande.

Supposons qu'un demandeur vienne d'acheter deux tracteurs routiers. Il a 95 p. 100 de son financement et n'a rien d'autre et aucune autre source de capital. Comment va-t-il payer la formation de ses employés? Je songe évidemment à une petite entreprise. Il n'aura pas à son emploi un professionnel capable de donner une formation interne; il faudra donc qu'il achète un cours de formation pour ses employés et pour remplir toutes les autres exigences. Et je ne parle pas d'autre chose que de la réglementation et de ce qu'il en coûte pour se conformer à cette réglementation.

[*Text*]

So I'm telling government, and I told the commission and I told Transport Canada, that they they have to ensure that the person they certified as being fit has the means to put in place what they require by law. That's all we're asking for, and we're not asking to be part of the process.

Mr. Manley: That is a very good answer.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Bélanger, I welcome you and your colleagues before the committee. You've already been very helpful in your remarks.

I want to start by touching a bit on the same area as Mr. Manley was referring to, and that's the federal-provincial jurisdiction. Should we go even further than the report recommends? Should we put all of the rules in one place? Should we take back the full authority that was delegated to the provinces so there is one regulator from coast to coast to coast in trucking?

Mr. Bélanger: In terms of what's left of regulation, we're talking about standards; we're talking about hours of service, safety standards. That has no regional impact as the economic regulation had. Under these circumstances, yes, regulation should be put back in one area so it is uniform. Obviously, that raises the problem of enforcement. That's more difficult to bring to one place.

• 1030

Mr. Angus: It also wouldn't necessarily make sense all of a sudden to create a national enforcement agency when you've already got provincial staff in place. You would still delegate that part, but the rule-making—

Mr. Bélanger: What we've been advocating is, whether or not you leave the current system in place with delegation of administration of federal regulations in the provinces, or enforcement, one thing that is required is that it be clear in the federal rules. In the deregulation of 1988, the act of 1987, the rules that came out were so wide, so general. It gave the Governor in Council the power to adopt regulations on safety. Nothing has been adopted.

There is a national safety code, but it is a memorandum of agreement between the jurisdictions. Everybody is supposed to apply those standards, but they've all adopted them in their way and they're applying them in their way.

So let's regulate here. Let's put the regulation in the federal domain, and then you can tell the province, "This is what you administer, not ideas. This is what you administer and this is what you enforce". The words will be there on paper. If they all understand it differently, then you may issue interpretation rules so that they will be interpreted in the same manner.

Mr. Angus: Are you saying, though, that the National Safety Code is in name only, that there are still ten different safety codes?

Mr. Bélanger: Absolutely. The National Safety Code, as we know it in Canada, is a memorandum of agreement between the provinces and the federal government that says that national safety codes shall contain those standards. It's just an

[*Translation*]

Alors je dis au gouvernement, comme je l'ai dit à la commission et à Transports Canada, qu'ils doivent s'assurer que la personne qui reçoit un certificat d'aptitude a les moyens de se conformer aux exigences de la loi. C'est tout ce que nous demandons; nous ne demandons pas à faire partie du processus.

M. Manley: C'est une très bonne réponse.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Merci Bélanger, je vous souhaite la bienvenue, ainsi qu'à vos collègues. Vos commentaires nous ont déjà été très utiles.

J'aimerais tout d'abord revenir sur la question soulevée par M. Manley, à savoir les compétences fédérales et provinciales. Pourrions-nous aller plus loin même que ce que recommande le rapport? Les règles pourraient-elles toutes êtres établies et administrées au même niveau? Si nous reprenions tout le pouvoir qui a été délégué aux provinces pour qu'il n'y ait qu'un seul organisme de réglementation du secteur du camionnage dans tout le pays?

M. Bélanger: Ce qui reste de la réglementation, c'est-à-dire les normes, les heures de travail, les normes en matière de sécurité, n'a pas la même incidence régionale qu'avait la réglementation économique. Cela étant, oui, la réglementation devrait être centralisée afin d'être uniforme. Évidemment, cela pose le problème de l'application, qui est plus difficile à centraliser.

M. Angus: Ce ne serait pas nécessairement une bonne idée de créer soudainement un organisme national chargé de l'application alors que des provinces ont déjà le personnel nécessaire. Nous pourrions continuer à déléguer cette responsabilité, mais pour ce qui est de l'établissement des règles. . .

M. Bélanger: Ce que nous disons—que vous décidiez de maintenir ou non le régime actuel et de continuer ou non à déléguer aux provinces l'administration et l'application de la réglementation fédérale—c'est que la réglementation fédérale doit être claire sur ce point. Les règles d'application de la loi de 1987 sur la déréglementation qui est entrée en vigueur en 1988 sont beaucoup trop floues et générales. La loi donnait au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre un règlement en matière de sécurité. Rien n'a été adopté.

Il y a un code national de sécurité, mais il s'agit simplement d'un protocole d'entente entre les gouvernements. Ces normes sont censées s'appliquer partout, mais chaque province les a adaptées à sa façon et les applique à sa façon.

Il faut donc réglementer cela. Que la réglementation soit du ressort du gouvernement fédéral et qu'il soit clairement indiqué aux provinces qu'elles doivent administrer et appliquer les règles telles qu'elles auront été exigées et non pas des idées. Si chaque province comprend quelque chose de différent, il faudrait établir des règles d'interprétation pour qu'elles les interprètent de la même façon.

M. Angus: Êtes-vous en train de nous dire que le Code national de sécurité n'a de national que le nom et qu'il y a en fait dix codes différentes?

M. Bélanger: Absolument. Le Code national de sécurité, tel qu'il existe au Canada, est un protocole d'entente entre les provinces et le gouvernement, qui prévoit que les codes de sécurité contiendront certaines normes. Il s'agit simplement

[*Texte*]

agreement. Those standards have been adopted in provincial regulations all across Canada, more or less identical to NSC. There are differences here and there, but the general framework has been adopted by the provinces.

Mr. Angus: So I was wrong in my statement. In effect, the National Safety Code has been implemented, with only minor variations within the provinces.

Mr. Bélanger: Yes. There are minor variations in its adoption, but then more major variations in its interpretation.

Mr. Angus: Could you give us some examples?

Mr. Erwen Siemens (Chairman of the Board, Canadian Trucking Association): I can speak to that.

In western Canada different provinces are administering the safety code or enforcing portions of the safety code that are far more aggressive than other provinces. Alberta, for example, is very diligent at working on that right now. Some of the other provinces are not. They haven't got the funding or they say that they don't have the people in place. You have variations of enforcement and of interpretation, so you are all over the map.

Mr. Angus: Just by way of a comment, though, there's no guarantee that there would be equality of enforcement if it was strictly federal. We see in Revenue Canada, at the border crossing points, different treatment if it's Windsor or Pigeon River south of Thunder Bay or Fort Frances, or what have you.

Mr. Bélanger: However, if we had one set of rules, then we could always seek interpretation, hopefully. There are interpretive rules with different regulations. On the GST, for instance, you can seek an interpretation from Ottawa. I mean that sort of thing. It would be easier.

Mr. Angus: When we held our hearings on *Freedom to Move*, and then when we dealt with the two bills leading up to the adoption in 1987 of the National Transportation Act, one of the things behind all this was that it was going to lead to more competition, more carriers, and better prices for consumers and/or shippers. Can you describe to the committee what has been the reality of the trucking industry in Canada since 1987? Are there not fewer carriers now in terms of domination in the market? Have prices really gone down, or have they gone up? What is the status there?

• 1035

Mr. Bélanger: There are two categories of trucking transportation by motor carrier, which we have to separate in order to answer your question. One is called the LTL, or less-than-truckload, transportation, which is basically consolidation of shipments from multiple clients to multiple consignees. That is one area. The other is truckload, where there is a full-load shipment from one shipper to one consignee.

In the LTL business we have seen considerable concentration in all areas of Canada. Right now national carriers are operating across Canada. Whereas in 1988 we probably had eight or ten operating LTL across Canada, we basically have two or three right now.

[*Traduction*]

d'une entente. Toutes les provinces ont adopté des règlements qui sont plus ou moins identiques au Code national de sécurité et qui contiennent ces normes. Il y a quelques différences ici et là, mais le cadre général a été adopté par les provinces.

M. Angus: Alors, je me trompais. En fait, le Code national de sécurité a été mis en oeuvre, avec seulement de légères variations d'une province à l'autre.

M. Bélanger: C'est vrai, il y a de légères variations dans ce qui a été adopté, mais des différences majeures dans l'interprétation.

M. Angus: Pouvez-vous nous donner des exemples?

M. Erwen Siemens (président du Conseil, Association canadienne du camionnage): Je peux répondre à cette question.

Dans l'Ouest, certaines provinces administrent ou appliquent le code ou certaines parties de ce code de façon beaucoup plus sévère que d'autres provinces. Par exemple, l'Alberta le fait avec beaucoup d'ardeur. Ce n'est pas le cas dans d'autres provinces qui prétendent ne pas avoir les ressources financières ou humaines nécessaires. Il y a des différences dans l'application et l'interprétation, alors on retrouve vraiment de tout.

M. Angus: J'aimerais simplement vous signaler que rien ne garantit que le règlement serait appliqué uniformément partout même si le gouvernement fédéral en avait la responsabilité exclusive. À preuve, les agents de Revenu Canada n'appliquent pas les règles de façon uniforme à tous les points de passage frontaliers, il y a des différences entre Windsor et Pigeon River, au sud de Thunder Bay, ou Fort Frances.

M. Bélanger: Toutefois, si les règles étaient les mêmes partout, nous pourrions toujours demander une interprétation, du moins on peut l'espérer. Plusieurs règlements ont des règles d'interprétation. On peut, par exemple, demander à Ottawa d'interpréter une règle d'application de la TPS. C'est à ce genre de chose que je pense et cela serait plus simple.

M. Angus: Lorsque nous avons tenu des audiences sur *Allez sans entraves* et lorsque nous avons étudié ensuite deux projets de loi qui ont abouti à la Loi de 1987 sur les transports nationaux, l'une des choses que l'on espérait c'est qu'il y aurait plus de concurrence, plus de transporteurs et de meilleurs prix pour les consommateurs et les expéditeurs. Pouvez-vous décrire au comité ce qui s'est passé en réalité dans l'industrie du camionnage au Canada depuis 1987. N'est-il pas vrai que le marché est maintenant dominé par un plus faible nombre de transporteurs? Les prix ont-ils vraiment baissé, ou ont-ils augmenté? Qu'elle est la situation?

M. Bélanger: Le secteur du camionnage est divisé en deux catégories et, pour répondre à votre question, je dois faire la différence entre les deux. Le premier est l'expédition de détail-camion, EDC, qui consiste essentiellement à livrer les marchandises de clients multiples à des destinataires multiples. L'autre est l'expédition en camion complet, ECC, c'est-à-dire d'un plein chargement d'un expéditeur à un destinataire.

Dans le secteur EDC, il y a une forte concentration dans toutes les régions du pays. Il y a, à l'heure actuelle, des transporteurs nationaux qui exercent leurs activités dans tout le pays. Alors qu'il y en avait probablement huit ou 10 en 1988, il y en a maintenant seulement deux ou trois.

[*Text*]

Mr. Angus: This sounds amazingly similar to the airline industry.

Mr. Bélanger: Yes, and to the trucking industry in the U.S.

To transport LTL requires vast infrastructure of terminals and communications, etc. The new entrants did not have the capital to go into it, so they went into the truckload business.

The truckload business is another story.

Mr. Angus: Just before you get into that, are the remaining two or three companies in the LTL doing okay in terms of profits?

Mr. Bélanger: They have difficulties. They were the traditional large east-west carriers. As I said earlier, the traffic pattern is changing towards north-south. There are other third-party consolidators in the market, so they are hurting. I think it is public knowledge that the major LTL carriers are hurting.

In the truckload business it is easy to start. You get a truck and a trailer and you are in business. It does not need a lot of investment: you do not need terminals and fancy communications systems. You have a cellular phone in your truck and you are in business.

Deregulation has produced a vast increase in the number of carriers, and obviously that is where the prices fell.

What is beginning to happen—and again it follows the U.S. trend—is that whereas before deregulation in either country we did not have huge truckload carriers... The LTL carriers generally had a truckload arm, because they were filling in back-hauls and that sort of thing. They were rather small truckload carriers and there was a multiplicity of them. Now it has become a specialization, and you see the giants coming along—Schneider, Hunt, Landstar—and there are a number of those in the States. In Canada some of the truckload carriers that started to grow through deregulation are now growing and growing and some of the smaller ones are disappearing. So we will have a concentration, but it will take a little longer in the truckload business.

A large number of small operators will always remain, but in Canada, in relation to the Canadian economy, we are also going to have the giants in the truckload business.

Mr. Atkinson (St. Catharines): The review commission report points out that in the current recession the U.S. industry is performing significantly better than our industry. It says that one possible explanation is that management skills developed by the U.S. industry in the 1980s have enabled it to cope better with the current economic conditions.

What do you think of that statement?

• 1040

Mr. Bélanger: Thank you for asking. This is one statement of the report that I did not appreciate very much. This is because a statement such as that is made but there is nothing to show what it is based on. It didn't say that the Americans were

[*Translation*]

M. Angus: Cela ressemble étrangement à l'industrie aérienne.

M. Bélanger: Oui, et à l'industrie du camionnage aux États-Unis.

Pour offrir des services EDC, il faut une vaste infrastructure de terminaux, de communication, etc. Les nouveaux venus dans l'industrie n'avaient pas les capitaux nécessaires pour se lancer dans ce secteur et ont donc opté pour l'expédition en camion complet.

L'expédition en camion complet est une autre paire de manches.

M. Angus: Avant que vous nous en parliez, est-ce que les deux ou trois entreprises EDC qui restent sont suffisamment rentables?

M. Bélanger: Elles ont des difficultés. Il s'agit des grands transporteurs, qui traditionnellement assuraient la liaison est-ouest. Comme je l'ai déjà dit, la circulation se fait maintenant de plus en plus entre le nord et le sud. Il y a d'autres entreprises EDC mais leur situation est précaire. Je pense que ce n'est un secret pour personne que les grands transporteurs EDC sont en difficulté.

Il est assez facile de se lancer dans l'expédition en camion complet. Il suffit d'acheter un camion et une remorque et c'est parti. Il n'est pas nécessaire d'investir beaucoup: nul besoin de terminus ni de système de communication sophistiqué. Il suffit d'avoir un téléphone cellulaire dans son camion pour pouvoir se lancer en affaires.

La déréglementation a entraîné une forte augmentation du nombre des transporteurs, ce qui, bien sûr, a provoqué la chute des prix.

Avant la déréglementation, les transporteurs EDC avaient en général une branche d'expédition en camion complet, car ils prenaient des chargements pour les voyages de retour, par exemple. Il y avait une multiplicité de petites entreprises d'expédition en camion complet. Ce que nous commençons à constater depuis la déréglementation —et la même tendance existe aux États-Unis—c'est la spécialisation. Il y a maintenant des entreprises géantes—Schneider, Hunt, Landstar—dont un bon nombre sont américaines. Au Canada, certaines entreprises d'expédition en camion complet qui ont pris de l'expansion grâce à la déréglementation continuent à croître, alors que certains petits transporteurs disparaissent. Il y aura donc une concentration, mais elle sera un peu plus lente dans le secteur de l'expédition en camion complet.

Il restera toujours un grand nombre de petits exploitants, mais, au Canada, par rapport à l'économie canadienne, nous aurons également des entreprises géantes dans le secteur de l'expédition en camion complet.

M. Atkinson (St. Catharines): La commission d'examen indique dans son rapport que l'industrie américaine résiste beaucoup mieux que la nôtre à la récession actuelle. Elle dit que cela s'explique peut-être par le fait que les compétences en matière de gestion dont s'est dotée l'industrie américaine pendant les années quatre-vingt lui permettent de mieux se tirer d'affaires dans la conjoncture économique actuelle.

Que pensez-vous de cette affirmation?

M. Bélanger: Je vous remercie de me poser cette question. C'est l'une des affirmations du rapport que je n'ai guère appréciée. Aucune donnée n'est présentée à l'appui d'une telle affirmation. Le rapport ne dit pas qu'au moment de la

[*Texte*]

favoured in relation to us at the time of deregulation in the four aspects I related earlier: depreciation and rate regulation and payment of freight bills in a certain period. Nor does it take into account the fact that in the United States you have such a concentration of population and such a large number of large commercial centres that allow criss-crossing of the country with full loads in all directions.

I would say that today there are a number of Canadian carriers that are probably much better managers than the U.S. carriers, as a result of being able to survive despite government intervention and in a demographic and geographic condition that does not lend itself to a good, efficient operation in Canada.

Mr. Atkinson: Another statement made in the report was that:

Employment in the trucking industry has traditionally risen and fallen with the business cycles. We are satisfied from the available information that this pattern has not changed. Employment levels in the trucking industry appear to be much less related to regulatory reform than to the business cycle.

What is your comment on that particular statement?

Mr. Bélanger: I guess it depends on how we look at it. Obviously there is going to be a driver for any load that moves. The employment has shifted substantially. It decreases and increases according to the economic movement. We are a derived industry, so obviously we are going to follow the economy. Deregulation has shifted the types of employment considerably. I am convinced that, as the economy improves again, we are not going to regain all the lost employment we have gone through. In that regard we are just like other industries, because that is now happening in all sorts of industries, with the changes in management practices becoming more efficient and more productive, working with new technology, etc. I think that is going to happen in trucking, as well.

Mr. Atkinson: I would like to follow up the questions that were asked on the change in the regulatory regime to the reverse-onus provision and now, as you mentioned, to the safety aspect. Ontario has imposed a two-year moratorium on new entrants. What effect has this had? Maybe you could give us the background on that. What is your opinion regarding this moratorium?

Mr. Bélanger: Obviously it is another barrier. I don't think it has had any positive effect, because the moratorium was imposed when all the licences were granted. Maybe it cut down a few new applicants, but we are not looking at hundreds and thousands of new applicants any more. Everybody who wanted a licence got one, because Ontario really deregulated. Some provinces have not yet deregulated intraprovincially, but Ontario had. Two years later, once everybody had got a licence, they imposed a moratorium.

• 1045

Mr. Atkinson: Did you say "deregulate inter. . ."?

[*Traduction*]

déréglementation, les Américains avaient l'avantage sur nous au regard des quatre points que j'ai mentionnés plus tôt: l'amortissement, la réglementation des tarifs, les délais de paiement des factures de fret et les concentrations de population. En effet, le rapport ne tient pas compte du fait qu'il y a aux États-Unis une telle concentration de population et un si grand nombre de grands centres d'affaires qui permettent aux camionneurs de parcourir le pays dans tous les sens avec de pleins chargements.

Je dirais qu'il y a aujourd'hui certains transporteurs canadiens qui savent beaucoup mieux gérer leurs affaires que les transporteurs américains puisqu'ils ont réussi à survivre malgré l'intervention du gouvernement et malgré des conditions démographiques et géographiques qui réduisent forcément l'efficience des opérations au Canada.

M. Atkinson: Le rapport disait par ailleurs, et je cite:

L'emploi dans le secteur du camionnage suit traditionnellement les cycles d'expansion et de contraction économiques. Si l'on en juge d'après les renseignements disponibles, ce parallélisme subsiste. Les niveaux d'effectifs semblent beaucoup moins liés à la réforme réglementaire qu'à la conjoncture économique.

Qu'en pensez-vous?

M. Bélanger: J'imagine que cela dépend de l'analyse qu'on fait. Il est bien clair qu'il y aura toujours un transporteur qui se présentera pour acheminer une cargaison. La situation de l'emploi a énormément changé. Chaque étape du cycle économique entraîne une augmentation ou une diminution. Comme nous sommes une industrie dérivée, nous suivons certainement les mouvements de l'économie. La déréglementation a énormément transformé la nature des emplois dans notre secteur. Je suis convaincu que nous ne récupérerons pas tous les emplois perdus quand l'économie aura retrouvé son dynamisme. A cet égard, nous suivons la tendance de tous les autres secteurs de l'économie qui eux aussi ont dû adopter des pratiques de gestion beaucoup plus efficaces, davantage axées sur la productivité, ouvertes aux nouvelles techniques, etc. A mon avis, il en ira de même dans le secteur du camionnage.

M. Atkinson: J'aimerais revenir aux questions qui vous ont été posées sur les changements de réglementation touchant au renversement du fardeau de la preuve et à la sécurité dont vous avez parlé. L'Ontario a imposé un moratoire de deux ans sur l'octroi de nouvelles licences. Quel effet a eu ce moratoire? Vous pourriez peut-être nous expliquer ce qu'il en est. Que pensez-vous de ce moratoire?

M. Bélanger: Il est bien clair que c'est un nouvel obstacle. Je ne crois pas qu'il ait eu d'effet positif, puisque ce moratoire a été imposé après l'octroi de toutes les nouvelles licences. Quelques demandes de licence ont peut-être été refusées, mais il n'y a plus de toute façon des centaines et des milliers de demandeurs de licence. Tous ceux qui souhaitaient obtenir une licence l'ont obtenue, puisque l'Ontario a réellement déréglementé le secteur. Certaines provinces n'ont pas encore déréglementé le camionnage intraprovincial, mais l'Ontario l'a fait. Deux ans plus tard, une fois que chacun a obtenu sa licence, l'Ontario a imposé son moratoire.

M. Atkinson: Avez-vous dit «déréglementer le camionnage inter. . .»?

[*Text*]

Mr. Bélanger: Intra. Intra as well as inter.

So they went through a period in which they were deregulated intraprovincially in the same sense, in the reverse-onus sense. So everybody who wanted a licence got one. Then they imposed a moratorium. So what difference does it make? The barn's empty, or full, or whatever.

Mr. Atkinson: I shall shift over to the competition with the railways and the suggestion that compensatory rate provisions be eliminated and railways be allowed to discount and so on. What is your opinion on that particular recommendation?

Mr. Bélanger: This is an area in which we have not spent a lot of time and effort thinking about it or working on it, so basically I have no opinion on that recommendation one way or the other.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): I'm told that American truckers can come into Canada and pick up in Canada and carry on to another province. I'm told that Canadian truckers cannot do the same. Of course I come from the west coast, where you leave Vancouver and you touch Seattle, Portland, San Francisco, Los Angeles.

Is that a fact? Are the Americans freer to pick up in Canada than Canadians are in the U.S.?

Mr. Bélanger: It is certainly a fact. It is a problem on which we have been diligently working with the Department of Revenue. People in the customs department have interpreted the rules to permit a repositioning move. What that means is when you come into Canada with an international load, you can do a domestic movement in order to position the equipment to pick up an international move to go back to the U.S. By definition, and by their own interpretation, the movement has to be performed by a Canadian driver, but there's no control on the road.

Secondly, the international movement at the end of the repositioning has to be prebooked. I've been arguing with the department that in that situation you cannot reposition more than 12 hours away, because the bookings in trucking are not three days in advance. So repositioning from Montreal or Toronto to Vancouver is not a repositioning and should not be accepted in their definition. However, they don't see it in the same way as I do. So we're working with them, because we cannot do anything in the U.S.

Mr. Erwen Siemens operates internationally, primarily between western Canada and the U.S. If he has a load in Saskatchewan going down to a point in the U.S., and if the receiver is not ready to take the goods right away, then he cannot leave the trailer there and pick up another of his trailers that is loaded and ready to come back. Trailer and tractor have to be the same going down and coming back. So he cannot switch trailers in the States. He cannot do a domestic move of any kind in the States.

[*Translation*]

M. Bélanger: Le camionnage intraprovincial et interprovincial.

Ainsi, pendant un certain temps, le camionnage intraprovincial était déréglementé dans le même sens, c'est-à-dire qu'il y avait renversement du fardeau de la preuve. Ainsi, quiconque voulait une licence l'obtenait. Ensuite, la province a imposé un moratoire. Et quelle différence cela fait-il? Le moratoire aurait dû être imposé avant l'octroi des licences et non après.

M. Atkinson: J'aimerais passer maintenant à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Les auteurs du rapport suggèrent que les taux compensatoires soient supprimés, que les compagnies de chemin de fer soient autorisées à accorder des rabais, etc. Que pensez-vous de cette recommandation?

M. Bélanger: Nous n'avons pas longuement réfléchi à cette question et je n'ai donc pas d'opinion sur cette recommandation.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): On me dit que les camionneurs américains peuvent venir au Canada, prendre des cargaisons et les livrer dans une autre province. On me dit que les camionneurs canadiens ne peuvent pas en faire autant. Bien entendu, je viens de la côte ouest, où il est possible de quitter Vancouver et d'aller ensuite à Seattle, Portland, Sans Francisco et Los Angeles.

Est-ce vrai? Les Américains peuvent-ils plus librement prendre des cargaisons au Canada que ne peuvent le faire les camionneurs canadiens aux États-Unis?

M. Bélanger: C'est certainement un fait. C'est un problème que nous tentons avec toute diligence de régler en consultation avec le ministère du Revenu. Les fonctionnaires du ministère du Revenu-douanes ont interprété les règles de façon à permettre des déplacements de positionnement. Ainsi, les camionneurs américains qui entrent au Canada avec une cargaison internationale peuvent effectuer un déplacement au Canada afin de positionner leur équipement pour reprendre une cargaison internationale destinée aux États-Unis. Par définition, et selon leur propre interprétation, la cargaison doit être acheminée par un camionneur canadien, mais il n'y a aucun contrôle sur la route.

Ensuite, l'acheminement de la cargaison internationale, après le positionnement de l'équipement, doit être réservé à l'avance. J'essaye de faire comprendre au ministère que dans un tel cas, il n'est pas possible de positionner l'équipement plus de 12 heures à l'avance puisque les réservations dans le secteur du camionnage ne se font pas trois jours à l'avance. Ainsi, on ne peut parler de positionnement lorsqu'il y a déplacement entre Montréal ou Toronto et Vancouver et que la définition doit exclure de tels mouvements. Or, le ministère n'est pas de mon avis. Nous continuons d'examiner ce dossier avec le ministère puisque nous n'avons pas droit au traitement réciproque aux États-Unis.

M. Erwen Siemens a une entreprise de camionnage international, surtout entre l'Ouest canadien et les États-Unis. S'il doit acheminer une cargaison de la Saskatchewan vers un centre aux États-Unis et que le réceptionnaire n'est pas en mesure de prendre livraison des marchandises immédiatement, alors M. Siemens ne peut laisser sa remorque là, aller prendre une autre de ses remorques déjà chargée pour la ramener au Canada. Il faut que le tracteur et la remorque soient les mêmes à l'aller et au retour. Ainsi, il ne peut changer de remorque aux États-Unis. Par conséquent, tout mouvement de marchandises à l'intérieur des États-Unis lui est interdit.

[*Texte*]

Also, if you deliver in Nebraska and you want to pick up 200 miles further, you need to pick up another load. If your trailer happens to be empty they consider the trailer itself as goods, and even if you move for free, just to pick up another load, they consider the hauling of your empty trailer to the next place as interstating.

• 1050

Mr. Keyes (Hamilton West): To transport it here.

Mr. Bélanger: That's right. You're transporting the trailer. It's becoming a big problem, and when we've asked various people at Revenue Canada and Transport Canada, and when we've asked for explanations in Washington, they say nothing has changed. We've been doing it for 30 years, 20 years, or whatever, and all of a sudden the rules are not applied the same way. Under FTA those rules were not supposed to change. Washington keeps saying that the rules haven't changed, but they certainly have changed in the field.

Mr. Siemens: I can cite an example where the customs people get to look at the driver's log book and they see that he has moved a different trailer. They then charge him for interstating, and they seize the vehicle. You send money, and you try to explain it later. Otherwise you don't move beyond the border. That's all the basis they use, the driver's log book, to see if he has in fact switched trailers or where he's been. In the U.S. they're very difficult in terms of interstating. There's no comparison with what the U.S. carriers are doing here by what we call a repositioning. They'll load in Ontario and take a load to Edmonton and call it repositioning. That truck may then go down to Calgary and take a load to the U.S. or to Vancouver, or back to Winnipeg. It's a repositioning. There's no enforcement, or it's very difficult to enforce. There are two different standards.

Mr. Bélanger: They start 20 miles from the border. Hamilton is about 20 miles from the border, and they will reposition 3,000 miles away to go back to the U.S., but that's how we interpret repositioning in Canada.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, I think this is something that's extremely serious. We've heard about it. We've been hearing about it for a number of months, and I think that this committee should be asking for some firm recommendations from the trucking industry and taking them forward to the minister. I feel that strongly about it. I'm not a regular member of this committee, but I was part of this committee when we did the bill back in 1987. I think the Canadian trucking industry is being aggrieved by the procedures that are taking place and are allowed to take place in our country which do not mirror what is taking place in the American industry.

[*Traduction*]

Par ailleurs, si un camionneur livre des marchandises au Nebraska et souhaite aller chercher une autre cargaison 200 milles plus loin, il ne peut faire le trajet à vide. Si votre remorque se trouve vide, on considère qu'elle constitue de la marchandise, et si vous vous déplacez à vide, pour aller chercher un autre chargement, on estime que le transport de votre remorque vide constitue un déplacement entre États.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Pour la transporter ici.

M. Bélanger: C'est cela. On estime que vous transportez la remorque. C'est en train de devenir un gros problème et quand nous en avons parlé aux fonctionnaires de Revenu Canada et de Transports Canada, quand nous avons demandé des explications à Washington, on nous a répondu que rien n'avait changé. Nous faisons ce métier depuis 20 ou 30 ans et tout d'un coup les règles ne sont plus appliquées de la même façon. Il n'était pas prévu que l'Accord de libre-échange change ses règles. Washington ne cesse de dire que les règles n'ont pas changé, mais sur la route, il est clair qu'elles ont changé.

M. Siemens: Il y a par exemple le cas où les douaniers consultent le livre de bord du chauffeur et constatent qu'il a changé de remorque. Ils l'accusent alors de transport inter-États et saisissent son véhicule. Il faut dans ces cas-là payer l'amende et essayer de s'expliquer plus tard. Autrement, on ne bouge pas de la frontière. Ils ne se fondent sur rien d'autre que le livre de bord du chauffeur afin de voir s'il a changé de remorque, afin de savoir où il est allé. Aux États-Unis, les autorités sont très sévères pour ce qui est du transport inter-États. Il n'y a pas de comparaison avec ce que les transporteurs américains font ici, ce que nous appelons les déplacements de positionnement. Ils prennent un chargement en Ontario qu'ils transportent jusqu'à Edmonton et ils qualifient cela de déplacement de positionnement. Il se peut que le même camion se rende alors à Calgary pour y prendre un chargement qu'il transportera aux États-Unis ou à Vancouver ou encore de retour à Winnipeg. C'est un déplacement de positionnement. On ne fait pas respecter les règles, elles sont très difficiles à faire respecter. On est en présence de deux normes différentes.

M. Bélanger: Ils peuvent partir à 20 milles de la frontière. Hamilton est à environ 20 milles de la frontière et le déplacement de positionnement se produit à 3 000 milles de là, avant le retour aux États-Unis. Voilà comment ils interprètent ces déplacements au Canada.

M. Belsher: Monsieur le président, je pense que nous sommes en présence d'une chose extrêmement grave. Nous en avons entendu parler. Il y a plusieurs mois que nous en entendons parler et je pense que le comité devrait demander aux représentants de l'industrie du camionnage de préparer des recommandations fermes dans le but de les présenter au ministre. Cela me tient à coeur. Je ne suis pas un membre habituel du comité mais j'en faisais partie en 1987 quand nous avons étudié le projet de loi. À mon avis, l'industrie canadienne du camionnage subit des préjudices à cause des procédures qui sont tolérées dans notre pays et qui n'ont pas leur pendant de l'autre côté de la frontière.

[*Text*]

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would concur. I certainly have heard representations from the trucking industry on that as well, and if we can press the ministers, not just the Minister of Transport but also the Minister of Revenue, to take some action to balance things, I think it would be an important step.

Mr. Keyes: As part of the complication my colleagues have spoken of is the situation of cabotage within the industry. We talk about interprovincial or we talk about U.S.-Canada, but isn't cabotage also the problem where a truckload of American goods comes to Toronto, they unload half the truck, fill it up with some Canadian goods for the journey to Montreal, and therefore Canadian truckers are losing business because the half-empty American truck is filled up with Canadian goods for the journey to Montreal?

Mr. Bélanger: I don't think the topping-up of loads like filling up a trailer within Canada is a big problem. It may happen, and it probably does, but I don't think that's a problem. They are just taking full loads between points in Canada, and because we have no enforcement for the repositioning we're talking about, Revenue's interpretation says it has to be done by a Canadian. But there's nobody on the road to do it. When the driver comes in at the border point the immigration officer and customs officer look at him, but he's doing an international load so he's okay, and when he goes out he's okay because he's also doing an international load, and nobody asks him what he has done in between.

In the U.S. they grab whatever you've got in your pocket, look at it and say ah ha, you've been here, or there. We don't do that.

• 1055

Mr. Keyes: For example, Mr. Bélanger, in Ontario when you're driving down the highway you see these truck stations where they must pull over and be weighed, etc., or you see the weigh scales, or you see the little green cars running around with the yellow light on top, the Department of Transport vehicles. Do they not check for exactly what you're speaking about that is not necessarily checked at port?

Mr. Bélanger: They will not necessarily check for immigration.

Mr. Keyes: I mean the goods that are in trailer.

Mr. Bélanger: They will check if the tractor has got its lights on, and if it's technically safe. They used to check very diligently what it was doing because of the permits that existed, but now licences permit you to do anything. There is an effort that is being made by Revenue, with the OPP and the Department of Transport of Ontario, to try to train their people so that they look for immigration and customs law infractions.

[*Translation*]

M. Angus: Monsieur le président, j'abonde dans le même sens. Nous avons certainement entendu les revendications des représentants du secteur du camionnage et si nous pouvons exercer des pressions auprès des ministres, pas seulement le ministre des Transports mais également le ministre du Revenu, nous devrions le faire car il est important que l'on prenne des mesures pour équilibrer la situation.

M. Keyes: Le cabotage dans notre secteur fait partie des complications dont mes collègues ont parlé. Nous parlons du transport interprovincial et du transport entre le Canada et les États-Unis, mais le cabotage ne constitue-t-il pas aussi un problème quand un chargement de marchandises américaines arrive à Toronto, la moitié étant déchargée, et remplacée par des produits canadiens que l'on transporte ensuite vers Montréal? Les camionneurs canadiens ne perdent-ils pas des débouchés quand le camion américain à moitié vide est chargé de produits canadiens pour le voyage vers Montréal?

M. Bélanger: Je ne pense pas que combler un chargement au Canada constitue un problème grave. Il se peut que cela se produise, et cela se produit sans doute, mais je ne pense pas que cela constitue un problème. Il s'agit tout simplement du transport de chargements complets entre deux points au Canada et puisque nous n'avons pas de mécanisme pour le respect des règles dans le cas des déplacements de positionnement dont nous parlions tout à l'heure, Revenu Canada se contente d'exiger que ce soit fait par un Canadien. Mais il n'y a personne qui puisse vérifier. Quand un chauffeur se présente à la frontière, l'agent d'immigration et le douanier l'interviewent, mais puisqu'il s'agit d'un chargement international, on le laisse passer. Quand il repasse dans l'autre sens, il s'agit encore d'un chargement international, et personne ne lui demande ce qu'il a fait pendant son séjour au Canada.

Aux États-Unis, on saisit la paperasse que vous avez en poche, et on sait tout de suite où vous êtes allé pendant votre séjour. Nous ne procédons pas ainsi.

M. Keyes: Par exemple, monsieur Bélanger, quand vous circulez sur les autoroutes ontariennes, vous pouvez voir ces aires où il est prévu que les camions s'arrêtent pour être pesés, vous pouvez voir les balances, vous pouvez voir les petites voitures vertes avec des gyrophares jaunes et ce sont des véhicules du ministère des Transports. Ne font-ils pas exactement les vérifications que vous dites ne pas être effectuées nécessairement au port d'entrée?

M. Bélanger: Ils ne font pas nécessairement des vérifications d'immigration.

M. Keyes: Je parlais des marchandises qui se trouvent dans la remorque.

M. Bélanger: Les gens du ministère des Transports s'assurent que les phares du camion sont allumés, qu'il est techniquement sécuritaire. Autrefois, parce qu'il existait des permis, on vérifiait avec grande minutie ce qui était transporté, mais désormais, vous pouvez faire tout ce que vous voulez avec les permis actuels. Le ministère du Revenu, en collaboration avec la PPO et le ministère des Transports de l'Ontario, demande que les agents aient pour consigne de tâcher de repérer les contraventions aux dispositions législatives concernant l'immigration et les douanes.

[*Texte*]

Mr. Keyes: Have there been any discussions between the OPP, the provincial government, and yourselves vis-à-vis exactly what we're speaking of here at this committee today?

Mr. Bélanger: We haven't spoken directly to the OPP. We talk to the governments and the departments of transports. Here in Ottawa we're in contact constantly with Revenue, with Finance, with Transport, and with Immigration. To answer your question, no, we haven't talked to the OPP as such, but we've been told by—

Mr. Keyes: I didn't mean specifically the OPP. I meant in a more coordinated way. I get the impression, sitting here and having heard the different questioners, and your answers, which have been excellent and to the point, that it is more of a reactionary phase rather than a proactionary phase where we attempt to in some way to pull together all those concerned, be it the federal government, the provincial government, the truckers, sit them down in one room and say okay, let's thrash this thing out and get it worked out—you write to provincial people, we write to the Revenue people, some truckers write to other provincial people; and, oh, here's another letter from the CTA regarding a problem in Saskatchewan. It's so disjointed. Have there been conferences? Have there been group efforts where everyone concerned, all the players, came together?

Mr. Bélanger: Mr. Siemens would like to answer that and then I'll add something.

Mr. Siemens: Years ago the repositioning came into play because, say, for example, an American carrier had a load into Montreal and he was going back to the U.S. and he had something to move from Montreal to Toronto, and he was en route back to the U.S. Then it made sense. It was sort of a waste of transportation if you didn't allow that to happen.

You can do that in the U.S. today if you follow exactly the route to your destination. If you enter the U.S. from Emerson and you're down in Atlanta, and if you have a load that goes from Atlanta, say, to Minneapolis, it has to be in a very specific line back to Emerson. That's how this repositioning got into play. Now what's happening is that the American carriers are bidding on Canadian moves, and on Canadian transportation domestic moves, under the pretence that they're repositioning their equipment. In the U.S. you cannot do that. You must go in a straight line to your exit. If your exit port was Emerson, then that is where you must return.

Mr. Keyes: The answer we just got was excellent, but again it was case specific.

I'm talking about the reorganization. We've seen attempts at that in the safety aspect, but what has come of that since 1987? Just about nothing. Why is that? Who is to blame for that? Is it the provinces? Is it the federal government? Should the transport committee be seized for a few months with attempting to come together with a one-policy dominance of safety in order to make it more viable for the trucking association, so Canadian truckers do not have to worry about

[*Traduction*]

M. Keyes: Y a-t-il eu des discussions entre la PPO, le gouvernement provincial et vous-mêmes concernant ce dont il est question précisément ici aujourd'hui?

M. Bélanger: Nous n'avons pas parlé directement avec les représentants de la PPO. Nous avons parlé aux représentants des gouvernements et des ministères des Transports. Ici même à Ottawa, nous sommes en contact constant avec les ministère du Revenu, des Finances, des Transports et de l'Immigration. Pour répondre à votre question, non, nous n'avons pas parlé aux représentants de la PPO, mais on nous a dit. . .

M. Keyes: Je ne pensais pas à la PPO, en particulier. Je pensais à une action beaucoup plus concertée. J'ai l'impression, en écoutant la discussion, en écoutant vos réponses, qui sont excellentes, qu'on assiste à une phase de réaction plutôt qu'à une phase de prévention où tous les intéressés, le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les camionneurs, se réuniraient dans une même salle pour s'atteler à la tâche, pour s'attaquer au problème. . . Voilà que l'on a écrit aux autorités provinciales, que nous écrivons à Revenu Canada, que certains camionneurs écrivent à d'autres autorités provinciales et j'ai encore ici une lettre de l'Association canadienne du camionnage concernant un problème en Saskatchewan. C'est décousu. Y a-t-il eu des conférences? Y a-t-il eu un effort concerté où tous les intéressés, tous les intervenants se sont rencontrés?

M. Bélanger: M. Siemens voudrait répondre à cette question et j'ajouterai quelque chose après.

M. Siemens: Il y a des années, la question des déplacments de positionnement s'est présentée quand, par exemple, il s'est trouvé un transporteur américain qui avait un chargement à livrer à Montréal avant de retourner aux États-Unis. Or, il pouvait transporter un chargement de Montréal à Toronto avant de prendre la route des États-Unis. C'était tout à fait logique. Ne pas permettre ce genre de chose donnait lieu à un gaspillage.

On peut très bien faire la même chose aux États-Unis de nos jours si on suit exactement l'itnéraire qui mène à sa destination finale. Si vous entrez aux États-Unis à partir d'Emerson et que vous allez à Atlanta et qu'il se trouve un chargement à Atlanta destiné à Minneapolis, c'est possible mais il faut que ce soit sur l'itinéraire précis directement vers Emerson. C'est ainsi qu'a surgi la question des déplacements de positionnement. Or, il se trouve que les transporteurs américains soumissionnent pour des cargaisons à transporter entre des points au Canada sous prétexte qu'ils font un déplacement de positionnement. Aux États-Unis, c'est impossible. Il faut aller en ligne directe vers sa destination. Si le port de sortie était Emerson, il faut passer par là au retour.

M. Keyes: Nous venons d'obtenir une excellente réponse, mais encore une fois il s'agissait d'un cas particulier.

Je parle de la réorganisation. On a vu qu'il y avait eu des efforts de ce genre-là pour la sécurité, mais quels sont les résultats obtenus depuis 1987? Presque rien. Pourquoi? Qui faut-il blâmer? Les provinces? Le gouvernement fédéral? Le comité des transport devrait-il être saisi de la question pour quelques mois afin de trouver une politique unique de sécurité qui soit plus viable pour l'association des camionneurs, de sorte que les camionneurs canadiens n'auraient plus à ce soucier de la

[*Text*]

whether the axle size is different from province to province, or about the weight of the load from province to province? The coordinating of the ideas has to take place somewhere. I get the feeling that it has to be done by the federal government, and that we have to take the lead.

Mr. Bélanger: I think you're right, I think the federal government has to take the lead.

• 1100

In answer to your earlier question, there are attempts at it. The way we operate at CTA is that there are provincial associations across Canada that represent the local carriers, and they are members of CTA. We work together. Representatives from these associations are on the board of directors of CTA, and we work together on committees.

Mr. Keyes: You can correct me if I am wrong, Mr. Bélanger, but we may just have that opportunity in short order vis-à-vis NAFTA. Before us now there will be new trading. We have been talking Canada-U.S. through this whole last hour and a half, but the reality is that, if the government has its way, we are going to be talking Canada-U.S.-Mexico. Let's face it. We had better sit down and start talking about our trucking industry and how we're going to dovetail with the North American Free Trade Agreement, because if we don't we're going to be two countries behind, not just one. I've heard it said at a North American trucking industry meeting that Canadian truckers are ill prepared for what we're going to be facing under NAFTA. Is that so? Do you feel that we're behind the eight ball on this one?

Mr. Bélanger: We certainly are geographically at a disadvantage, and we have another disadvantage in the early years of NAFTA because of the prohibition against crossing the border into Mexico. That prevents Canadians from exercising the fifth freedom rights that are provided under NAFTA. In order to benefit from those rights, which would allow us to operate between the U.S. and Mexico, which has to be part of the equation, we have to wait three years to be able to exercise them.

We have spent a lot of effort trying to get that matter resolved. We're talking directly with the Government of Mexico, trying to let Canadians across the border, even for a very short distance, in order to to permit us to enjoy the Fifth Freedom Rights.

Mr. Keyes: Just as a comment, not question, that's why there's a fear that the Canadian trucking industry, if it doesn't get its act together under NAFTA, will have to entrench itself not in Canada but in the U.S. in order to get access to Mexico.

Mr. Bélanger: And we need government intervention to get our act together, because we're now being impeded from getting our act together with all these differences.

Mr. Angus: What percentage of either the LTLs or the truckload cargoes is really long haul within Canada, 1,000 miles plus? Is it a major part of the movement, or a minor part? Do you have a sense of that?

Mr. Bélanger: It's a minor part. I don't have figures on it, but it's definitely a minor part. The bulk of our moves are under 800 miles.

[*Translation*]

taille de l'essieu d'une province à l'autre ou du poids du chargement d'une province à l'autre? Il faut qu'il y ait coordination quelque part. J'ai l'impression que ce devrait être fait au niveau fédéral, qu'il nous faut prendre les devants.

M. Bélanger: Je crois que vous avez raison. Je pense qu'il appartient au gouvernement fédéral de prendre les devants.

Pour répondre à votre question précédente, nous essayons. L'ACC est composée d'associations provinciales qui représentent les transporteurs locaux. Nous travaillons ensemble. Les représentants de ces associations sont membres du conseil d'administration de l'ACC et nous travaillons ensemble au sein des différents comités.

M. Keyes: Monsieur Bélanger, si je me trompe, n'hésitez pas à me le dire, mais j'ai l'impression que l'ALENA va précipiter les choses. Nous allons nous retrouver dans une situation tout à fait nouvelle. Cela fait une heure et demie que nous parlons des échanges entre le Canada et les États-Unis, mais si le gouvernement aboutit à ses fins, bientôt nous devrons parler d'échanges entre le Canada, les États-Unis et le Mexique. Ne nous leurrons pas. Nous ferions mieux de nous secouer parce que très bientôt, ce n'est pas dans un pays mais dans deux que nous devrons essayer de nous rattraper. J'ai entendu dire lors d'une réunion du camionnage nord-américain que les camionneurs canadiens étaient mal préparés pour l'ALENA. Est-ce vrai? Pensez-vous que nous sommes vraiment mal placés dans le jeu?

M. Bélanger: Il est certain que du point de vue géographique, nous sommes désavantagés et nous serons encore plus désavantagés pendant les premières années de l'ALENA puisque nous ne pourrons pas exercer nos droits de la cinquième liberté avec le Mexique. Il nous faudra attendre trois ans pour jouir de ces droits prévus par l'ALENA qui nous permettront d'effectuer des livraisons entre les États-Unis et le Mexique.

Nous consacrons beaucoup d'efforts à la résolution de ce problème. Nous essayons directement d'obtenir du gouvernement mexicain qu'il reconnaisse nos droits de la cinquième liberté en laissant nos camions franchir la frontière même si ce n'est que pour quelques kilomètres.

M. Keyes: C'est justement la raison de la crainte que l'inaction de l'industrie canadienne du camionnage face à l'ALENA ne l'amène à transférer certaines de ses activités aux États-Unis pour avoir accès au marché mexicain.

M. Bélanger: Et c'est la raison pour laquelle nous avons besoin de l'intervention du gouvernement car il est le seul à pouvoir faire sauter tous ces obstacles.

M. Angus: Quel est le pourcentage d'EDC ou de chargements complets sur des distances de plus de 1000 milles au Canada? Un gros pourcentage ou un petit pourcentage? Le savez-vous?

M. Bélanger: Un petit pourcentage. Je n'ai pas les chiffres, mais je suis sûr que ça ne fait pas beaucoup. La majorité des transports se font sur moins de 800 miles.

[*Texte*]

Mr. Angus: Which is the efficient distance for trucking, I would assume.

What percentage of the loads is truck to rail to truck, within Canada?

Mr. Bélanger: Very little in Canada so far. There are a few agreements existing between one or both railways and carriers. Intermodalism is difficult to get going in Canada because the railroads act in that sense as a wholesaler, and at the same time they're retailing their services to our clients for which we use their services. It's creating a problem. It has taken off in the States because the railroads are not into retail, so their intermodalism is increasing rapidly.

• 1105

We have all read about the proposed agreement between CN and J.B. Hunt in Canada. The unfortunate part of that whole area of intermodalism is that when a carrier goes to the railroad with the traffic that we have in Canada, and wants to have an agreement to ship half a dozen trailers a week, or that sort of thing, they say it is not very interesting. Obviously when Hunt comes along with the potential that Hunt has, it is another matter. That is unfortunate.

Mr. Angus: One area we haven't talked about is private trucking, Canadian Tire, Sears, the major chains that have had their own fleets. Has there been any shift in that since deregulation? Do we have fewer of the shipper-owned transportation companies?

Mr. Bélanger: Yes. The shift in Canada is following the States again. The same patterns are replicating themselves. A number of manufacturers who have their own fleets are now getting out of transportation because they cannot afford to do it as cheaply as the carriers can do it for them. Some of them have gone to public carriers. For instance, you refer to Sears. The trucking company is SLH, and SLH is a common carrier that happens to have a very large client that is called Sears, but it is a public carrier, a common carrier. The larger ones that were more in the market at the time of deregulation have become common carriers, and a number of others have withdrawn from the market.

Mr. Angus: We saw a couple of weeks ago the bizarre situation in the airline industry where Transport Canada was forced to suspend temporarily the licence of an airline because it had failed to renew its insurance. Has a similar situation occurred within the trucking industry? Is there a link, in terms that you must show the regulator that you in fact have valid insurance, and if you fail to pay it the insurance company is mandated to contact the provincial authority, and the licence is lifted?

Mr. Bélanger: Yes, we have the same regulation, except that the requirement is below what we all have here today for insurance on our cars, so it is not a major problem. The requirement for insurance in the trucking business—I have been fighting with government for the two years I've been around to increase it—is $1 million. People were saying if you want to increase that, you are trying to prevent new entrants. I looked around the table, they were all government

[*Traduction*]

M. Angus: En fait, je me demande jusqu'à quelle distance c'est rentable.

Quel est le pourcentage de transport route-rail-route au Canada?

M. Bélanger: Très peu jusqu'à présent. Il y a quelques contrats entre l'une des compagnies ferroviaires, ou les deux, et certains transporteurs. Le transport intermodal a du mal à démarrer au Canada car les chemins de fer jouent le rôle de grossistes tout en vendant au détail leurs services à nos clients. Cela crée un problème. Cela marche beaucoup mieux aux États-Unis parce que les chemins de fer ne vendent pas leurs services au détail.

Nous avons tous entendu parler du projet d'accord entre le CN et J.B. Hunt au Canada. Le transport intermodal pose malheureusement un problème au Canada. Généralement, les propositions de contrats de transport d'une demi-douzaine de remorques par semaine n'intéressent pas beaucoup les chemins de fer. Quand c'est Hunt qui fait une proposition, avec le potentiel qu'il représente, il est évident que c'est une autre histoire. C'est dommage.

M. Angus: Nous n'avons pas parlé des entreprises de camionnage privées, Canadien Tire, Sears, des magasins à succursale, qui ont leur propre parc de camions. Y a-t-il eu un changement depuis la déréglementation? Y a-t-il aujourd'hui moins de compagnies qui ont leur propre service de transport?

M. Bélanger: Oui. Encore une fois, nous suivons la tendance américaine. Nous répétons chez nous ce qu'ils font chez eux. Un certain nombre de fabricants qui possèdent leur propre parc se retirent du marché du transport car ils ne peuvent rivaliser avec les prix offerts par les compagnies de transport. Certains se sont même adressés aux transporteurs publics. Vous avez parlé de Sears. La compagnie de camionnage est SLH et SLH compte parmi ses clients un très gros client, Sears, mais c'est un transporteur public. Les plus gros transporteurs qui dominaient le marché au moment de la déréglementation sont devenus des transporteurs publics et un certain nombre d'autres se sont simplement retirés du marché.

M. Angus: Nous avons été les témoins il y a deux semaines de la bizarrerie de la situation dans l'industrie aérienne quand Transports Canada a dû suspendre temporairement la licence d'une compagnie parce qu'elle n'avait pas renouvelé son assurance. Y a-t-il eu déjà des exemples de ce genre dans l'industrie du camionnage? Devez-vous fournir à l'administration la preuve que vous êtes correctement assurés, et en cas de non-paiement, la compagnie d'assurance a-t-elle l'obligation de contacter les autorités provinciales et votre licence est-elle suspendue?

M. Bélanger: Oui, c'est le même règlement, sauf qu'on peut s'assurer pour beaucoup moins que pour une voiture. Ce n'est pas un problème majeur, mais cela fait quand même deux ans que je me bats avec le gouvernement pour faire augmenter le minimum qui a été fixé à un million de dollars. On m'a toujours répondu que l'augmenter reviendrait à verrouiller le marché. J'ai demandé à ceux avec qui j'en discutais, c'étaient tous des fonctionnaires: «qui d'entre vous a une couverture de

[*Text*]

officials, and asked, «Who among you has less than $1 million on your own cars? You are operating a car, not a 53-foot trailer or a 48-foot trailer.» We've been claiming that it should be at least $5 million.

The responsible carriers all have $15 million and $20 million in insurance, so that is not a problem. It is the other ones we are trying to catch, and we have been turned down so far as if we were trying to create a barrier.

That technically exists, so if an insurance company withdraws the insurance, the government should withdraw the certification of fitness. Where I have seen that happening on a few occasions was with carriers who were withdrawing their insurance in the U.S., so they stopped operating in the U.S.. Nobody in his right mind will drive across that border without insurance. They just stopped operating. I have seen one or two instances in Canada when there was a problem with insurance a few years ago. When premiums tripled and quadrupled and quintupled in the same year, some carriers had to shut down.

• 1110

Mr. Angus: Your comments earlier about insurance intrigued me, because if I am not mistaken—and I would have to double-check this—any federal employee who is claiming mileage for using his automobile on the job must have $1 million coverage.

Mr. Bélanger: Yes.

Mr. Angus: It is quite bizarre.

Mr. Bélanger: It is bizarre. It is beyond my own comprehension why that request is blocked. We are just trying to make sure that, in the trucking industry, if a carrier has a problem at least he is covered for $5 million, which is not the end of the world.

Mr. Angus: Which still would not replace an overhead bridge that has been burned in a chemical accident.

Mr. Bélanger: Absolutely.

Mr. Belsher: Mr. Bélanger, early on you mentioned, in reply to Mr. Keyes, the 15-day credit the Americans enjoy. I guess that is for payment of freight bills. For Canadians it is 45 days. Is that a government regulation or is that an industry-grown regulation?

Mr. Bélanger: In the U.S. the 15 days is a government regulation. In Canada there is no regulation, so we get paid whenever we can. The average is about 45 days.

Mr. Siemens: In the industry you are considered to be doing quite well to be 45 to 47 days.

Mr. Atkinson: A statement in the commission's report is that we should not go back to a regulated environment at this point in time. You said nothing about that in your brief. I assume you agree with that.

Mr. Bélanger: Absolutely.

Mr. Atkinson: You then point out not only the structure of the taxation system but also the existence of an extraordinarily complex regulatory environment. Is that the differences between provinces which we have been talking about, and so on? Is there anything else that should be included in that statement?

[*Translation*]

moins d'un million de dollars pour sa voiture? C'est une voiture que vous conduisez, pas un semi-remorque de 53 pieds ou de 48 pieds». Nous réclamons que la protection minimale soit fixée à 5 millions de dollars.

Les transporteurs responsables sont tous assurés à hauteur de 15 ou de 20 millions de dollars, cela ne pose donc pas de problème. Ce sont les autres que nous voulons attraper, et jusqu'à présent on a refusé d'accéder à notre demande sous prétexte que notre but était de verrouiller le marché.

Techniquement, si une compagnie d'assurance suspend l'assurance, le gouvernement doit lui aussi suspendre le certificat d'aptitude. Je connais quelques exemples de transporteurs qui ont annulé leur assurance aux États-Unis et qui ont cessé d'opérer aux États-Unis. Il faudrait être fou pour traverser cette frontière sans assurance. Ils ont simplement cessé leurs activités. J'ai eu connaissance d'un ou deux cas de problèmes d'assurance au Canada il y a quelques années. Lorsque les primes ont triplé, quadruplé et quintuplé la même année, certains transporteurs ont dû mettre la clé sous le paillasson.

M. Angus: Vos commentaires de tout à l'heure sur l'assurance m'ont paru étranges, car sauf erreur—je vérifierai—tout employé fédéral qui fait une demande de remboursement pour utilisation de son propre véhicule dans son travail doit avoir une couverture d'un million de dollars.

M. Bélanger: Oui.

M. Angus: C'est très bizarre.

M. Bélanger: C'est bizarre. Je n'arrive pas du tout à comprendre pourquoi ils refusent. Nous voulons simplement qu'en cas de problème, tout camionneur soit au moins couvert pour cinq millions de dollars. Ce n'est pas la fin du monde.

M. Angus: Ce qui ne sera toujours pas suffisant pour rembourser le pont démoli par le camion.

M. Bélanger: Absolument.

M. Belsher: Monsieur Bélanger, en réponse à une question de M. Keyes, vous avez parlé du crédit de 15 jours dont bénéficient les Américains. Je suppose que c'est pour le paiement des factures de fret. Pour les Canadiens, c'est 45 jours. Est-ce un règlement du gouvernement ou un règlement interne de l'industrie?

M. Bélanger: Aux États-Unis, le délai de 15 jours est un règlement du gouvernement. Au Canada il n'y a pas de règlement, nous sommes payés quand nous sommes payés. La moyenne est d'environ 45 jours.

M. Siemens: On considère être dans la très bonne moyenne quand on tourne aux alentours de 45 à 47 jours.

M. Atkinson: Dans son rapport, la commission déconseille pour le moment un retour à un environnement réglementé. Vous n'en dites rien dans votre mémoire. Je suppose que vous êtes d'accord.

M. Bélanger: Tout à fait.

M. Atkinson: Vous critiquez non seulement la structure du régime fiscal mais aussi l'existence d'un environnement réglementaire extraordinairement complexe. Est-ce que vous voulez parler des différences entre les provinces dont nous venons de discuter, etc. Y a-t-il autre chose qu'il faudrait y inclure?

[*Texte*]

Mr. Bélanger: No. That is basically what I was saying.

We have a worthless paper as a licence, which anybody can get. We still have to apply for it in 10 different provinces and apply for renewal in 10 different provinces, and pay fees all over the place. That, and the weight and size laws, the hours of services which are different or applied differently, and all the other things make it a complex system, which is costly for us to comply with.

The Chairman: I want to thank the Canadian Trucking Association for appearing before us this morning. As several of our committee members have pointed out, you have been most helpful and there have been some very, very substantive points that you have made. I know from the interest of committee members that we will be discussing those, and perhaps we will be making some recommendations as a result. Again, thanks for your appearance here this morning.

Mr. Bélanger: Thank you.

The Chairman: You are dismissed.

Mr. Keyes: On a point of order, Mr. Chairman—

The Chairman: We will move on to our next witnesses, Transport 2000. In the meantime, while they are taking their chairs, I will hear a point of order.

Mr. Keyes: There was a very important part, something lacking in the presentation by the Canadian truckers that I would appreciate having, and I am sure the committee would benefit from it. It is the railways' claim that the truckers do not pay their way. I understand the truckers do have numbers and statistics to show the amount of money and taxes for use of highway, etc., that they do pay. I would like to know if they would provide us in written form a breakdown of that kind of compensation

The Chairman: I will instruct the clerk to make that request of them.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

• 1115

The Chairman: We have as our second witnesses this morning, from Transport 2000, Mr. Bob Evans, who is the president of that organization, and the vice-president, Mr. Harry Gow. Welcome, gentlemen, to the hearings this morning. You certainly are familiar with the committee and its operation. I invite you, Mr. Evans, to proceed with your presentation.

Mr. Bob Evans (President, Transport 2000): Thank you, Mr. Chairman. I have a relatively short, point-form presentation. Then, of course, we're prepared for your questions.

The recommendations of the NTA review commission reflecting the act itself obviously cover a very broad spectrum. Rather than attempting to make any sort of comprehensive analysis, I would simply make reference to those recommendations which appear particularly relevant to the concerns of Transport 2000.

[*Traduction*]

M. Bélanger: Non. Pour l'essentiel, c'est de cela qu'il s'agit.

Nos licences, que n'importe qui peut obtenir, ne valent rien. Il nous faut toujours nos 10 licences provinciales, il nous faut toujours renouveler 10 licences provinciales et payer des droits à tout le monde. Ceci, ajouté aux diverses législations concernant le poids et la longueur, aux heures de service différentes ou appliquées différemment, et à toutes les autres choses, rend ce système très complexe et très coûteux pour nous.

Le président: Permettez-moi de remercier l'Association canadienne du camionnage d'être venue témoigner devant nous ce matin. Comme plusieurs de nos membres vous l'ont déjà dit, votre témoignage a été des plus utiles et des plus instructifs. Connaissant l'intérêt des membres du comité, je sais que nous en rediscuterons et qu'il formera peut-être la base de certaines de nos recommandations. Encore une fois, je vous remercie d'être venus ce matin.

M. Bélanger: Merci.

Le président: Vous pouvez disposer.

M. Keyes: J'invoque le Règlement, monsieur le président. . .

Le président: Nos prochains témoins sont les représentants de Transport 2000. En attendant qu'ils s'installent, j'entendrai votre rappel au Règlement.

M. Keyes: Il y a quelque chose de très important dont les camionneurs ne nous ont pas parlé et qui devrait intéresser tout le monde. Il s'agit de l'accusation portée par les chemins de fer qui leur reprochent de ne pas payer leur part. Je crois que les camionneurs ont des chiffres et des statistiques sur les sommes qu'ils versent sous forme de taxes ou autres pour utiliser l'infrastructure routière, l'entretenir, etc. J'aimerais savoir s'ils seraient disposés à nous envoyer ces renseignements par écrit.

Le président: Je demanderai au greffier de leur faire parvenir une demande en conséquence.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Le président: Nos deuxièmes témoins ce matin sont les représentants de Transport 2000, M. Bob Evans qui en est le président, et le vice-président, M. Harry Gow. Bienvenue, messieurs, à l'audience de ce matin. Vous savez comment nous fonctionnons. Je vous invite, monsieur Evans, à faire votre exposé.

M. Bob Evans (président, Transport 2000): Merci, monsieur le président. Mon exposé sera schématique. Ensuite, bien entendu, nous serons prêts à répondre à vos questions.

Il est évident que les recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux portant sur la loi elle-même couvrent un éventail très large. Plutôt que d'en faire une analyse globale, j'aimerais simplement me limiter aux recommandations qui semblent tout particulièrement pertinentes du point de vue de Transport 2000.

[*Text*]

With respect to let's call it the abandonment of railway lines, we regretfully have to agree that the sorry financial state of the railway industry leaves no choice but to envision some serious pruning. We have no fundamental disagreement with the proposal to allow railroads to abandon rail lines on purely commercial grounds, subject to overview by the NTA in the public interest, provided that there are real tests of public interest.

We suggest it would have been useful had the review commission directed more effort into defining what should be in the public interest. We make one specific suggestion in that regard now. It is that any rail line carrying a passenger train which is part of the national rail passenger network should be maintained in the public interest.

• 1120

We prefer the prospect of short-line operation to that of complete service abandonment, and therefore favour the recommended simplification of the process for conveying lines from the major carriers to the short-line operators.

Where there is a rail line abandonment we believe there should be a provision to bank that right-of-way for possible future use. That obviously puts us in accord, if you like, with a recommendation that came out in the interim report of the Royal Commission on National Passenger Transportation.

We accept the concept of track-sharing by CN and CP as a potential avenue for improving their financial returns, provided, of course, that any lines thereby abandoned are not required in the public interest.

We endorse the recommendation that the government seriously study the feasibility of having a rail infrastructure company separate from rail operating companies. There may be some distinct benefits in having a relationship between rail plant and rail operations which is more akin to the relationship between highways and trucking.

With respect to our airline industry, we clearly have some divergence from the review commission position. We disagree with the review commission's recommendation that the limit on foreign ownership of a Canadian airline be increased to 49%. The Canadian airline industry is already at serious risk of becoming nothing more than a branch plant operation for American mega-carriers. We should not make it easier.

We further believe that any granting of significant traffic rights within Canada to foreign carriers would absolutely ensure the death of Canada's airline industry. Those foreign carriers, we can expect, will cream skim. They will be after the profitable routes. They will take their money and run. Don't look for them to be interested in North Bay or Baie Comeau or Prince Albert.

With respect to the role of government transportation, we have no quarrel with the recommendation that all transportation subsidies should be subject to tests of value, but such tests must comprehensively weigh all of the costs and benefits involved, social and environmental, as well as economic.

[*Translation*]

En ce qui concerne ce que nous appellerons l'abandon des lignes de chemin de fer, nous avons le regret de convenir que la situation financière pitoyable de l'industrie des chemins de fer ne laisse pas d'autre choix que cette éventualité d'élagages assez sérieux. Nous ne pouvons pas vraiment désapprouver la proposition autorisant les chemins de fer à abandonner certaines lignes pour des raisons purement commerciales à condition que les critères d'intérêt public prévus par la loi soient véritablement respectés.

Il aurait d'ailleurs été utile à ce sujet que la commission d'examen définisse d'une manière un peu plus précise cette notion d'intérêt public. Nous avons une suggestion spécifique à faire à ce sujet. L'intérêt public réclame que toute ligne assurant un service voyageur lié au réseau national soit maintenue.

Nous préférons l'exploitation de lignes courtes à l'abandon pur et simple de services et, par conséquent, sommes favorables à la recommandation de simplification de la procédure de transfert de lignes appartenant aux principaux transporteurs à des exploitants de lignes courtes.

En cas d'abandon de ligne, nous estimerions judicieux une disposition permettant de récupérer les emprises pour d'éventuelles utilisations différentes. Nous sommes en cela d'accord avec une recommandation du rapport intérimaire de la Commission royale sur le transport des passagers au Canada.

Nous acceptons le concept de partage des voies par le CN et le CP comme moyen susceptible d'améliorer leurs recettes financières, à condition, bien entendu, qu'aucun abandon de lignes ne desserve l'intérêt public.

Nous appuyons la recommandation incitant le gouvernement à étudier sérieusement la création d'une compagnie uniquement responsable de l'infrastructure ferroviaire, qui serait distincte des compagnies utilisant cette infrastructure. Il est possible qu'il soit nettement avantageux de dissocier l'infrastructure des compagnies, de manière un peu analogue à ce qui se passe pour l'infrastructure routière et les camions.

Pour ce qui est de l'industrie aérienne, notre opinion diverge clairement de celle de la commission d'examen. Nous ne sommes pas d'accord avec la recommandation visant à faire passer la participation étrangère maximale dans les compagnies aériennes canadiennes à 49 p. 100. L'industrie aérienne canadienne court déjà le risque sérieux de ne devenir rien de plus qu'une filiale des gros transporteurs américains. Nous ne devrions pas leur faciliter la tâche.

En outre, nous croyons que tout droit supplémentaire accordé aux transporteurs étrangers signifierait la mort de l'industrie aérienne canadienne. Nous pouvons être certains qu'ils ne s'intéresseront qu'aux liaisons rentables. Ils seront là pour gagner de l'argent, un point c'est tout. Ne vous attendez pas à ce qu'ils s'intéressent à North-Bay, Baie-Comeau ou Prince-Albert.

Quant à la participation du gouvernement, nous ne voyons pas d'objection à ce que toutes les subventions de transport soient soumises à des critères de valeur, mais il faut que ces critères prennent en considération tous les coûts et tous les bénéfices, autant sociaux et environnementaux qu'économiques.

[*Texte*]

We have some reservations with respect to the recommendation that subsidies supporting non-transportation sectors should not be paid to carriers. Our view is that changes in this regard should be taken on a case-by-case basis to understand the likely result of such a change, and to ensure that the revised approach is truly efficient. Good practice rather than neat theory should prevail.

Transport 2000 is pleased to note that the review commission, at least in part, agrees that taxation policies adversely affect the employment of our under-utilized rail plant while encouraging still greater use of our often congested road network.

Our members, and we suspect a majority of Canadians, do not cherish the prospect of more and bigger trucks further churning up our already impoverished highway system, especially if this is happening because government policies are inappropriate.

While many of the review commission recommendations can be readily enacted through amendments to the National Transportation Act, and obviously that was the purpose of the commission's work, certain recommendations, for example number 38 on taxation structures, sound to us like good wishes in view of the realities of divided jurisdictions. I wish I had an easy answer for you on that one.

In concluding, I would like to note that we were a bit chagrined in Transport 2000 to see that the role of this hearing was restricted to just the work of the National Transportation Act Review Commission, while a Transport Canada working group with industry participation has been set up to propose actions relating to this report and to the report of the Royal Commission on National Passenger Transportation.

On balance, and I have to make an exception here for our views on the airline situation, although we have concerns about how certain recommendations will be actually put into practice, we see the review commission efforts as generally appropriate. Frankly, this contrasts with our assessment of the Royal Commission on National Passenger Transportation report, which we perceive as deficient in several key respects, including its implicit worship of the automobile, its treatment of environmental aspects, and its disinterest in encouraging intermodal cooperation.

• 1125

At least the National Transportation Act Review Commission did not go through the royal commission's pretense of public hearings and then openly deride and totally ignore those who had participated.

Thank you.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Keyes: Mr. Evans, welcome to our committee this morning. Thank you very much for your brief and your remarks.

[*Traduction*]

Nous avons quelques réserves au sujet des subventions accordées aux secteurs autres que celui du transport, subventions qui ne devraient pas être payées aux transporteurs. Nous estimons que les changements dans ce domaine devraient être ponctuels pour que l'on soit certain d'en bien comprendre les conséquences et que l'on puisse s'assurer de l'efficacité réelle de cette nouvelle approche. C'est la pratique et non la théorie qui devrait guider nos actes.

Transport 2000 est contente de noter que la commission d'examen reconnaît, du moins en partie, que les politiques fiscales défavorisent notre réseau ferroviaire déjà sous-utilisé tout en encourageant une utilisation encore plus grande de notre réseau routier souvent congestionné.

Nos membres et, nous le croyons, la majorité des Canadiens, ne chérissent pas la perspective d'un nombre accru de camions encore plus gros défonçant notre réseau routier déjà en piteux état, tout particulièrement si c'est le résultat de l'inadéquation des politiques gouvernementales.

Bien que nombre des recommandations de la commission d'examen puissent facilement être mises en vigueur grâce à des modifications apportées à la Loi sur les transports nationaux, et de toute évidence c'était l'objet des travaux de la commission, certaines recommandations, par exemple la recommandation numéro 38 sur les structures fiscales, nous semblent de voeux pieux compte tenu des réalités multijuridictionnelles de notre pays. J'aurais souhaité pouvoir vous proposer une solution.

Pour conclure, j'aimerais vous signaler avoir été un peu chagriné de constater que vos audiences seraient limitées aux travaux de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux alors que le groupe de travail de Transports Canada avec la participation de l'industrie a été créé pour proposer des mesures découlant de ce rapport et du rapport de la Commission royale sur le transport des passagers au Canada.

Toutes choses étant égales, à l'exception du secteur aérien, bien que nous nous demandions comment certaines recommandations pourront être traduites dans la pratique, nous considérons, d'une manière générale, valables les efforts de la commission d'examen. En toute franchise, cela diffère beaucoup de notre évaluation du rapport de la Commission royale sur le transport des passagers au Canada, rapport qui présentait à nos yeux bien des lacunes importantes, qu'il s'agisse de la reconnaissance implicite de la primauté absolue de l'automobile, du traitement des aspects environnementaux et du manque d'intérêt au sujet de l'encouragement à la coopération intermodale.

Il faut tout de même reconnaître que la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux n'a pas fait comme la commission royale qui organisa des audiences rituelles pour ensuite ridiculiser ouvertement et ignorer complètement ceux qui y avaient participé.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

M. Keyes: Monsieur Evans, je suis heureux de vous accueillir ici ce matin. Je vous remercie vivement de votre mémoire et de vos commentaires.

[*Text*]

I have some concerns about our airline industry. You did refer to the airline industry on two points. Can Transport 2000 tell me whether there is room in this country for two airlines? Can they can be profitable, and in what way can that come about? Or do you support the merger of Air Canada and Canadian?

Mr. Evans: Our answer is that most American experts seem to suggest that the American market can support either five or six carriers effectively. If you translate that into the Canadian situation, which is one-tenth—that's perhaps being generous, but let's say one-tenth—of the American market, we're looking at 0.5 or 0.6 of an airline. Therefore I would suggest we are increasingly skeptical about the ability to continue to support two Canadian competitive airlines, and rather inclined to the view that the least worst answer for the Canadian airline industry, at least in our view, in order to protect a truly Canadian airline industry would be to favour a merger.

Mr. Keyes: Has Transport 2000 gone through the review, recommendation by recommendation?

Mr. Evans: We have looked at all the recommendations, yes.

Mr. Keyes: In the interests of time, Mr. Chairman, I'm not going to ask Mr. Evans to tell us which ones he favours, or doesn't. Maybe he can supply us with a list of those recommendations in the review that they are for and against, and the reasons why and why not. That would be most helpful to this committee and to our work.

You spoke of the rail industry at some length. I know Transport 2000 is very focused, very interested in the railway industry. This report—I've said it before and I'll say it again—screams more deregulation. Are you prepared to let deregulation and the marketplace, to an extent, determine what happens in our industry?

First, do you concur that this report screams deregulation?

Mr. Evans: I would say that it's trying to move further to a deregulated environment. I would say that our position, without being terribly precise here, is that we're not necessarily opposed to further deregulation, but we are increasingly concerned about the whole business of the Canadian railroad industry shifting more and more north-south, and jobs with it. Obviously there are relationships to NTA and potentially to NAFTA. We are concerned about to what degree we accept the dismantling of east-west links.

• 1130

I'm avoiding taking a hard position here, but I'm suggesting it's something that needs to be studied very carefully.

I've said on a number of occasions that the real Canada is a very funny country. If I brought in a metre-stick, I could hold it up... You put your hands over the extreme ends of that, with the rest in between, and those are roughly the relative

[*Translation*]

La situation du secteur du transport aérien nous inquiète. Vous avez mentionné ce secteur à deux reprises. Est-ce que Transport 2000 peut me dire si deux entreprises de transport aérien peuvent fonctionner dans notre pays? Pourraient-elles être profitables, et comment pourrait-on atteindre cet objectif? Ou bien, seriez-vous en faveur d'une fusion d'Air Canada et de Canadian?

M. Evans: Notre réponse est que la plupart des experts américains semblent suggérer que le marché américain peut permettre à cinq ou six compagnies de transport aérien de fonctionner efficacement. Si vous ramenez cela au contexte canadien, qui offre un marché qui n'est qu'un dixième du marché américain—c'est un rapport qui est peut-être un peu trop généreux, mais acceptons tout de même qu'il s'agit d'un dixième—nous parlons donc de 0,5 ou 0,6 d'une compagnie aérienne. Donc, je vous dirais que nous sommes de plus en plus sceptiques au sujet de la possibilité de faire vivre deux compagnies aériennes en concurrence au Canada, et que nous estimons plutôt que la moins catastrophique des solutions pour l'industrie aérienne canadienne, tout au moins à nos yeux, serait de favoriser une fusion afin de protéger une compagnie de transport aérien vraiment canadienne.

M. Keyes: Est-ce que Transport 2000 a examiné une à une les recommandations de la commission d'examen?

M. Evans: Nous avons examiné toutes les recommandations.

M. Keyes: Pour gagner du temps, monsieur le président, je ne vais pas demander à M. Evans de nous dire quelles sont les recommandations qu'il retiendrait et celles qu'il rejetterait. Il est peut-être en mesure de nous faire parvenir une liste des recommandations qu'il favorise et de celles auxquelles il s'oppose, en indiquant les raisons de la décision. Cela aiderait beaucoup le comité et ferait avancer nos travaux.

Dans vos remarques, vous avez consacré beaucoup de temps au secteur ferroviaire. Je sais que Transport 2000 s'intéresse beaucoup au transport par rail, qu'il favorise. Le rapport—je l'ai déjà dit et je le dirai encore—favorise énormément la déréglementation. Acceptez-vous que la déréglementation et les forces du marché déterminent, dans une certaine mesure, le sort de ce secteur?

Tout d'abord êtes-vous d'accord pour reconnaître que le rapport se range résolument du côté de la déréglementation?

M. Evans: Je dirais qu'il essaye d'aller plus loin dans la direction d'un environnement déréglementé. Notre position, et je ne peux pas être plus précis en ce moment, serait que nous ne nous opposerions pas nécessairement à une déréglementation plus poussée. Toutefois, les activités des compagnies de chemin de fer canadiennes et les emplois qui y sont liés, s'orientent de plus en plus vers les transports nord-sud, ce qui nous inquiète. Il y a évidemment des liens avec la Loi sur les transports nationaux, et potentiellement, avec l'Accord de libre-échange nord-américain. Nous nous demandons avec inquiétude dans quelle mesure nous pouvons accepter le démantèlement des liaisons est-ouest.

Je veux éviter de me retrancher sur ma position, mais il me semble qu'on devrait étudier cette question attentivement.

J'ai déjà dit à maintes reprises que le Canada est un pays plutôt bizarre. Si j'avais avec moi une règle à mesurer d'un mètre de long, et que je la tenais devant moi horizontalement... Si vous mettiez vos mains à chaque extrémité, ce qu'il y a entre

[*Texte*]

dimensions of populated Canada. We're roughly 8,000 kilometres long and 300 or 400 kilometres wide. I've certainly grown up in an environment where there was a strong sense that we had to encourage, at times even force, those east-west communications, those east-west lines, against the north-south pull. Obviously there's been a lot of rethinking of that, but I for one—and I know a lot of our members share this—would at least say we are very worried about a total shift. When do we literally get to the point where you wonder how you can hold the country together, if everything is going north-south.

Mr. Keyes: You say you favour the merger between our airlines, and you gave us the rationale behind that. Would you apply that same rationale to the railroad industry in this country, CN versus CP? Is there room for two national railway carriers in this country? Should there be one?

Mr. Harry Gow (Vice-President, Transport 2000): It depends on what happens in the general land transport competitive framework, particularly with freight and to some extent passenger, including passenger trains. With passenger trains one has already seen the creation of one national operator, VIA, and with all its vicissitudes it has proven to be a vehicle that has achieved the aim of a national passenger transport system by rail. CN and CP are looking at doing something similar for freight east of Thunder Bay. Provided we don't lose certain essential things—and that is is my president's point—we think all kinds of options have to be entertained to maintain the viability of the railway companies.

There may be reasons to maintain certain rail lines that might not be kept specifically for freight, but that might not preclude the naming of one operator, or several operators. . .having a common infrastructure company, for example, but letting different operators compete to run trains over that infrastructure, as indeed Europe is now beginning to require.

There is no easy answer, again, as Mr. Evans said. But as an association, we are open to a variety of arrangements, provided we preserve access, for instance, to remote areas, trans-Canada links, and a viable rail industry. Those have to be the criteria. After that, decisions have to be made based on criteria that are set out in advance, rather than on ad hoc decisions, which might be based on, oh, well, we'll just lop off 30 miles of the track between Thunder Bay and Nipigon. . .and all of a sudden you've blown up a transport link that has served the country since the 1880s. There has to be some thought behind this, not just reacting to, well, no boxcars are originating on the part of the line between Thunder Bay and Nipigon. One has to think in a broader perspective.

Mr. Keyes: What I gain from your answer is that there definitely is a difference between Transport 2000's opinion and recommendation 8 in this review, which says: "without being required to demonstrate absence of public need is just unacceptable".

[*Traduction*]

les deux, c'est à peu près les dimensions relatives du Canada habité. Notre pays a une longueur d'environ 8 000 kilomètres et une largeur de quelque 300 ou 400 kilomètres. Où j'ai grandi, on estimait important d'encourager, voire de forcer, les communications entre l'est et l'ouest plutôt qu'entre le nord et le sud. De toute évidence, cette philosophie n'est plus aussi populaire, mais, pour ma part—et je sais que bon nombre de nos membres partagent mon avis—je suis très inquiet de cette tendance. Comment notre pays restera-t-il uni s'il n'y a plus que des liens entre le nord et le sud?

M. Keyes: Vous vous dites en faveur d'une fusion de nos lignes aériennes, et vous nous expliquez pourquoi. Ces raisons ne justifieraient-t-elles pas une fusion dans l'industrie ferroviaire canadienne? Notre pays pourrait-il se permettre d'avoir deux transporteurs ferroviaires nationaux? Ne devrait-il pas y en avoir qu'un seul?

M. Harry Gow (vice-président, Transport 2000): Cela dépend du cadre concurrentiel du secteur du transport terrestre, particulièrement en ce qui concerne le transport des marchandises et, dans une certaine mesure, le transport des passagers. Au chapitre du transport ferroviaire des passagers, on a déjà créé une société nationale, VIA, qui, malgré toutes ses vicissitudes, a prouvé qu'il était possible d'avoir un système national de transport des passagers par rail. CN et CP envisagent d'en faire autant pour le transport des marchandises à l'est de Thunder Bay. Tant que nous n'oublions pas l'essentiel, et c'est ce que disait le président de notre association—nous estimons qu'il faut étudier toutes sortes d'options pour maintenir la viabilité des sociétés de chemin de fer.

Certaines raisons nous pousseront peut-être à maintenir des lignes ferroviaires qui ne seraient pas conservées précisément pour les marchandises, mais cela ne nous empêcherait pas de les faire exploiter par une ou plusieurs sociétés qui aurait une infrastructure commune, comme on commence à l'exiger en Europe.

Il n'y a pas de solution miracle, comme l'a souligné M. Evans. Notre association est ouverte à toute une gamme d'arrangements, tant qu'on maintient, par exemple, l'accès aux régions éloignées, les liens transcanadiens et une industrie ferroviaire viable. Ce sont là les critères. Des décisions pourront ensuite être prises à partir des critères préétablis et non pas de façon ponctuelle. Il ne suffit pas de dire: "nous allons retrancher 30 milles de voie ferrée entre Thunder Bay et Nipigon"; en agissant ainsi, vous pouvez détruire le mode de transport qui dessert le pays depuis les années 1880. Il faut réfléchir avant d'agir et ne pas se contenter de réagir au fait que, par exemple, il n'y a plus de wagons couverts partant du tronçon Thunder Bay-Nipigon. Il faut avoir une vue d'ensemble.

M. Keyes: Ce que je retiens de votre réponse, c'est qu'il y a une différence entre l'opinion de Transport 2000 et la recommandation 8 de ce rapport qui dit: «sans être tenus de démontrer l'absence d'utilité publique».

[*Text*]

Mr. Evans: I said in my comments earlier that I thought the public-needs requirement needed to be treated as something important, not as a throw-away. We are not opposed to the approach that says let the business make a commercial decision, if business says, commercially, we want to get rid of such-and-such.

Mr. Keyes: But it can't stand alone is the only decision when it comes to rail line abandonment.

Mr. Evans: Exactly, yes.

• 1135

Mr. Angus: Mr. Evans, Mr. Gow, thank you for coming before the transport committee once again to offer us your views and those of your members.

I want to touch on a number of areas. The NTA currently has before it three applications dealing with main lines: the Truro to Sydney line, for sale to RailTex, the Sherbrooke to Saint John line, an abandonment application by CP, and the merger in the Ottawa Valley, which will necessitate one of the main lines being abandoned. In that context, and given the study—which, by the way, is east of Winnipeg, not just east of Thunder Bay, in terms of the two companies looking at it—should there be a moratorium on any further applications until such time as the provincial and federal ministers of transport have determined what the basic rail network should look like, rather than leaving it to a case-by-case commercial application?

Mr. Evans: I'm assuming that will be coming forth fairly shortly.

Mr. Angus: You're more optimistic than anybody else I've ever talked to. They've been working for 18 months and they haven't cleared it out yet.

Mr. Evans: There is apparently enough, though, that the NTA Review Commission did comment on what they saw, if I recall the report correctly. As I recall, the tone was rather adversarial.

I think the state of the railway industry in this country is so bad that something has to be done quickly. I think it would be very useful to have the report you referred to available quickly so it can be put into the process as a factor in an assessment of public interest.

Mr. Angus: But if it's not done, would Transport 2000 support abandonment procedures for the main lines east of Winnipeg, if that's what CN and CP decide on, particularly if they decided to apply to abandon the northern CN line, which one of the research papers to the NTA Review Commission suggests would be the most appropriate candidate?

Mr. Evans: Again, I would say we're not opposed to the basic procedures laid out in the report, but we would want a serious weighing of public interest considerations relative to each of those situations.

[*Translation*]

M. Evans: Dans mes remarques, j'ai dit un peu plus tôt que j'estime que l'exigence relative à l'utilité publique doit être jugée importante, et non pas être considérée comme quelque chose qu'on peut balayer du revers de la main. Nous ne nous opposons pas à ce que les entreprises puissent prendre les décisions de nature commerciale, à ce que les entreprises puissent dire: «du point de vue commercial, nous estimons devoir abandonner cette ligne».

M. Keyes: Mais cela ne suffit pas à justifier l'abandon d'une ligne.

M. Evans: Exactement.

M. Angus: Monsieur Evans, monsieur Gow, je vous remercie d'avoir bien voulu comparaître encore une fois devant le comité des transports pour nous faire part de vos vues ainsi que de celles de vos membres.

J'aimerais aborder deux ou trois sujets. À l'heure actuelle, l'Office national des transports est saisi de trois demandes concernant des lignes principales: la ligne Truro-Sydney, qu'on voudrait vendre à RailTex, la ligne Sherbrooke-Saint John, que CP voudrait abandonner, et la fusion des lignes dans la vallée de l'Outaouais qui entraînerait l'abandon des lignes principales. Dans ce contexte, et compte tenu de l'étude—qui, soit dit en passant, s'applique aux lignes à l'est de Winnipeg et non pas seulement à l'est de Thunder Bay, qui font l'objet d'un examen par les deux compagnies—devrait-on imposer un moratoire sur toutes les demandes jusqu'à ce que les ministres fédéral et provinciaux des Transports aient déterminé en quoi consiste le réseau de chemin de fer de base, plutôt que de continuer à recevoir des demandes commerciales individuelles?

M. Evans: Je présume qu'un rapport sur le réseau ferroviaire de base sera publié sous peu.

M. Angus: Vous êtes plus optimiste que tous les autres à qui j'ai parlé. On se penche sur cette question depuis 18 mois et on ne semble pas avoir fait beaucoup de progrès jusqu'à présent.

M. Evans: Il semble qu'on ait fait suffisamment de progrès, cependant, pour permettre à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux de commenter sur ce qui a été fait jusqu'à présent, si ma mémoire est bonne. D'ailleurs, il me semble que le ton était plutôt agressif.

Le secteur ferroviaire de notre pays est en si mauvais état qu'il faut agir sans plus tarder. Il nous serait très utile d'avoir le rapport auquel vous faites allusion le plus rapidement possible afin qu'il puisse être utilisé comme facteur dans toute évaluation de l'intérêt public.

M. Angus: Mais si ce rapport n'est pas publié, est-ce que Transport 2000 préconisera l'abandon des lignes principales à l'est de Winnipeg, si c'est ce que décide CN et CP, spécialement si ces deux compagnies décident de demander l'abandon de la ligne du nord du CN, laquelle, selon la recherche effectuée par la commission d'examen, serait la plus susceptible d'être abandonnée?

M. Evans: Encore une fois, essentiellement, nous ne nous opposons pas à la procédure décrite dans le rapport, mais nous exhortons la commission à accorder à l'intérêt public le poids qu'il mérite dans chacune de ces situations.

[*Texte*]

Mr. Angus: Let me move on, then. In your presentation you make the recommendation that any rail line that is part of a national rail passenger network should be maintained. I want to question you about the word "national". Without getting into specific lines, I assume there are commuter services on existing freight lines that may or may not be candidates for abandonment. Did you really mean it's okay to get rid of them?

Mr. Evans: No, I didn't mean that. Good point. I would agree it's basically any line that supports a passenger train. I was making specific reference to the fact that the government has declared that all the train service we can afford in this country is such-and-such and such-and-such. They've really laid out that pattern, and I don't think we should allow another entity, i.e., a freight railway, to come along and simply take up a line. I think the decisions relative to where rail passenger service should and should not be offered should be determined on the grounds of traveller need.

Mr. Angus: Still on passenger services on rail lines, when the government made the decision to cut VIA Rail in half and at the same time announced the Royal Commission on National Passenger Transportation, they also set to work a departmental review of the eight or nine protected routes. That report, I'm told, was completed quite some time ago, but it seems nobody in cabinet is interested in having the matter moved forward. One can only assume they didn't like the price tag that would be related to the replacement of those protected services. Does Transport 2000 have any knowledge of what's in that report or what might be likely to be in that reprt?

• 1140

Mr. Evans: I don't. Do you, Harry?

Mr. Gow: We can only understand that there are some things that have come out in other fora generally, such as the idea of replacing the The Pas-Winnipeg stretch of the Hudson Bay service with bus. That kind of thing strikes us as rather piecemeal. It goes against the grain of other research that was done by the now-abolished Science Council of Canada and also work done by Transport Canada, among others, with our former executive director, Nicholas Vincent.

The Science Council report suggested using new rail cars, with self-contained diesel propulsion and heating and lighting. The Transport Canada work suggested for lightly used but remote branch lines we use rail-buses, such as one sees all over Europe. Neither of these has been acted on. That's another cost the government doesn't seem willing to envisage. It would require a capital investment, but either of these sets of recommendations would drastically reduce the cost of operating remote services. Any rumour we have heard has not mentioned the idea of implementing either of those excellent reports.

All I can do is reply in the negative but say what little we have heard is discouraging, in the sense that it sounds rather piecemeal to us.

[*Traduction*]

M. Angus: Passons à ma question suivante. Dans votre exposé, vous recommandez que toutes les lignes de chemin de fer faisant partie du réseau national de transport des passagers soient conservées. J'aimerais vous poser une question sur le terme «national». Sans parler de ligne particulière, je présume qu'on envisage d'abandonner certaines lignes de transport de marchandises servant aussi aux trains de passagers. Voulez-vous dire que vous n'avez pas d'objections à ce qu'on abandonne ces lignes?

M. Evans: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Vous soulevez une question très pertinente. Je parlais de toute ligne qui sert au transport de passagers. Je faisais allusion plus particulièrement au fait que le gouvernement a déclaré que notre pays ne peut se payer un service de trains qu'entre certaines villes particulières. En fait, il a déjà déterminé un réseau de base, mais je ne crois pas que nous devrions permettre à une autre entité, en l'occurence les sociétés de transport de marchandises, de s'approprier ces lignes. Pour déterminer où le service de transport de passagers par rail devrait être offert, on devrait se fonder sur les besoins des voyageurs.

M. Angus: Toujours au sujet des lignes de transport de passagers, lorsque le gouvernement a décidé de réduire VIA Rail de moitié et a annoncé la création de la Commission royale d'enquête sur un système national de transport des passagers, il a aussi amorcé un examen ministériel des huit ou neuf itinéraires protégés. Je me suis laissé dire que ce rapport a été terminé il y a déjà quelque temps, mais il semble qu'aucun ministre n'est intéressé à aller de l'avant à cet égard. On ne peut que présumer que le Cabinet n'a pas apprécié le coût de remplacement de ces services protégés. Est-ce que vous, à Transport 2000, savez ce que contient ce rapport ou ce qu'il pourrait contenir?

M. Evans: Non, je n'en sais rien. Et vous, Harry?

M. Gow: Certaines idées ont été rendues publiques dans d'autres tribunes, telles que l'idée de remplacer le tronçon Le Pas-Winnipeg de la baie d'Hudson par un service d'autocar. Ce genre d'approche me semble plutôt décousue et va à l'encontre des recherches effectuées par le Conseil des sciences du Canada, qui a depuis été aboli, et Transports Canada, entre autres, en collaboration avec notre ancien directeur exécutif, Nicholas Vincent.

Dans son rapport, le Conseil des sciences proposait l'utilisation de nouveaux wagons comprenant un système autonome de propulsion au diesel, d'éclairage et de chauffage. Transports Canada a suggéré, pour les embranchements éloignés et moins utilisés, que nous ayons recours à des railbus, comme ceux que l'on voie dans toute l'Europe. On n'a pas donné suite à ces rapports. Il semble que ces mesures comprennent des coûts que le gouvernement n'est pas disposé à envisager. Ces transformations nécessiteraient des investissements en capital, mais entraîneraient aussi une réduction importante des coûts d'exploitation des services en région éloignée. Aucune des rumeurs que nous avons entendues ne nous a laissé croire qu'on pense mettre en oeuvre l'un ou l'autre de ces excellents rapports.

Je n'en sais malheureusement pas plus long, mais je peux vous dire que le peu que nous avons entendu est plutôt décourageant, car cela nous a semblé plutôt disparate comme approche.

[*Text*]

Mr. Angus: You talk about taxation in your presentation. Has Transport 2000 had a look at the question of property taxation on the railway right-of-way? I'm not talking about any of the railway buildings or structures, just the tracks running through Terrace Bay or Scriver or Atikokan or what have you, where I gather in most jurisdictions the assessment of the adjoining land is what determines the tax on the rail. What kind of work has Transport 2000 done, and do you have any suggestions for where government should head on that matter?

Mr. Evans: We've done some research on that, particularly our organization in Ontario, and we're very concerned, because it is just a simple fact that governments do not levy property taxes on themselves. So you end up with a road network that does not pay property taxes and you end up with a rail network that does. Of course there was this recent flap in Ontario relative to market value assessment. It's a major threat—

Mr. Angus: Well, that's a flap in Toronto. It wasn't a flap elsewhere.

Mr. Evans: No, but the problem's still there, wherever railways have to pay property taxes. I believe there was a number—and I may have this wrong; I'm going by memory. . . I think CP, which is not shy, of course, about making these points—but that's fine—said their property taxes amounted to something like 3% of their gross revenues; something of that order. It was a significant cost factor.

Mr. Gow: Per kilometre, it's triple the U.S. rate.

Mr. Angus: So what's the solution?

Mr. Gow: The U.S. had a process whereby state governments were encouraged to pass legislation limiting the amount of taxation of railways to an amount that would reflect the services the railway actually has in the municipalities. The taxation levels were, in the case of New Jersey, reduced by an order of magnitude, and elsewhere, particularly on the U.S. eastern seaboard, where the problem was most acute, reduced significantly, often by half or a third.

It would appear this is a matter of provincial jurisdiction, because the municipalities are creatures of the provincial governments. That being said, one could look at the initiative taken by the Province of Nova Scotia to compensate a bit for this with some financial help for inter-modal, in two instances, with CN, raising bridges, helping set up an inter-modal yard, etc., and buying cars. That helped compensate for the losses through municipal taxes. Another was reducing diesel fuel taxes. So if one cannot skin the cat, as it were, one way, one might be able to encourage the provinces to compensate for this taxation in another way.

Mr. Angus: Actually, Nova Scotia did something else. It's not directly related to transportation. In order to maintain a viable grain elevator, they changed the taxation from a property value on an unused facility to a throughput tax, a volume tax.

[*Translation*]

M. Angus: Vous avez parlé de taxes dans votre exposé. Est-ce que Transport 2000 a étudié la question des taxes foncières imposées aux sociétés pour leur emprise ferroviaire? Je ne parle pas ici de structures ou d'immeubles appartenant aux sociétés de chemins de fer, mais plutôt du terrain où se trouve la voie entre Terrace Bay et Scriver ou Atikokan, par exemple; si j'ai bien compris, dans la plupart des juridictions, on détermine le montant des taxes en fonction de la valeur des terres adjacentes aux chemins de fer. Avez-vous fait des études et auriez-vous des suggestions pour le gouvernement à ce sujet?

M. Evans: Notre organisation, surtout en Ontario, a fait des études à ce chapitre. Cette question nous préoccupe beaucoup parce qu'il ne faut pas oublier que les gouvernements ne s'imposent pas de taxes foncières. On se retrouve donc avec un réseau routier qui ne paie pas de taxes foncières et avec un réseau ferroviaire qui, lui, en paie. D'ailleurs, en Ontario, il y a récemment eu une crise au sujet de l'évaluation foncière. C'est une menace importante. . .

M. Angus: Cela a peut-être créé une crise à Toronto, mais pas ailleurs.

M. Evans: Peut-être pas, mais le problème demeure entier pour les sociétés de chemins de fer qui doivent payer des taxes foncières. De mémoire, et je peux me tromper, je dirais que le CP, je crois, qui ne se gêne pas pour exprimer son avis—et avec raison—a indiqué que les taxes foncières représentent environ 3 p. 100 de ses produits bruts, ou quelque chose de ce genre. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'un facteur de coût d'importance.

M. Gow: Par kilomètre, c'est le triple du taux américain.

M. Angus: Alors, quelle est la solution?

M. Gow: Aux États-Unis, on a encouragé les gouvernements des États à adopter des lois limitant les taxes imposées aux sociétés de chemins de fer en fonction des services dispensés par ces sociétés dans les municipalités. Au New Jersey, par exemple, le niveau d'imposition a baissé d'un ordre de grandeur, et, ailleurs, particulièrement sur la côte est, où le problème était grave, les taxes ont été réduites de façon significative, souvent de moitié ou du tiers.

Il semble que cette question relève des provinces, puisque les municipalités sont des organes des gouvernements provinciaux. Cela dit, on pourrait étudier l'initiative prise par la province de la Nouvelle-Écosse en guise de compensation: la province a accordé une assistance financière au CN pour le transport intermodal, dans deux cas, en l'aidant à élever des ponts, à mettre sur pied une gare intermodale, à acheter des wagons, etc.. La province a ainsi compensé, en partie, pour les pertes que provoquent les taxes municipales. On pourrait aussi abaisser les taxes sur le carburant diesel. Par conséquent, si une méthode ne convient pas, il y a certainement d'autres façons d'encourager les provinces à compenser pour cette taxe.

M. Angus: En fait, la Nouvelle-Écosse a fait plus, même si ce n'est pas directement relié au transport. Afin d'assurer la viabilité des silos à grain, on a transformé la taxe foncière calculée selon la valeur des installations non utilisées en une taxe sur le débit, ou une taxe sur le volume.

[*Texte*]

• 1145

Is that one of the ways in which we could look at property taxation: convert it to a throughput, so as business ebbs and flows through a community there is a sharing of the wealth, so to speak, as opposed to just a total exemption?

Mr. Gow: With some reservations, such as applying it to a very weak port, one like Churchill, where it might discourage the use of the port entirely, I think this is an avenue that deserves further exploration and probably implementation, in some cases, yes.

Mr. Angus: Is Transport 2000 going to be appearing before the fair tax commission as they hold their public hearings around the province of Ontario?

Mr. Gow: It's a suggestion I think Transport 2000 Ontario will have to take up. I guess the short answer is yes.

Mr. Atkinson: Thank you, gentlemen.

You say you have reservations about the recommendation that subsidies supporting non-transportation sectors should not be paid to carriers.

I guess the biggest one is the WGTA. I have a parochial interest in that, being on the seaway, and the seaway being, in my opinion, adversely affected by the WGTA subsidy. I don't think it was ever intended or ever foreseen, and I don't think anybody studying it could ever have foreseen it. My difficulty is, if you do pay it to the individual who is getting the subsidy, let them make the choice in transportation. Then something like the seaway will not be adversely affected as a result of that subsidy.

So I don't know that I agree with the statement you've put forward here.

Mr. Evans: First, my statement's not a blanket opposition to that particular recommendation, but it is suggesting you need to look at individual cases. I'm concerned that indeed there may be, as you point out, some benefits by paying the subsidy directly to the end user. But if the result is, for example, that all Saskatchewan farmers truck their grain down to the United States and put it on American railways because the rates are cheaper, for example, is that what we want? I don't know. I have some reservations.

Mr. Atkinson: The other end of it is that the seaway's affected, in the current situation.

Mr. Evans: Yes, that's absolutely right. I'm not saying it's an easy situation. But which tail do you burn, is perhaps the issue that relates to some of these questions.

We've had a suggestion. . .if I could quickly move into a totally different area. . .I'll be careful; I don't believe this was in the actual report. When I was talking with some people associated with the national passenger transportation commission, there was reference to "well, we shouldn't subsidize trains or buses or whatever, but if necessary, we could subsidize the end user". To us, that raised a horrible image of food stamps. Can you picture a bureaucracy in Ottawa delivering

[*Traduction*]

Ne pourrions-nous pas envisager cette solution et transformer la taxe foncière en taxe sur le volume, de sorte que, selon les hauts et les bas de l'entreprise, la collectivité pourrait partager les gains et les pertes, pour ainsi dire, plutôt que d'imposer une exemption totale?

M. Gow: Je ne crois pas que cela devrait s'appliquer à un port en difficulté comme celui de Churchill, où cela pourrait entraîner l'abandon complet de ce port. Cependant, je crois que c'est une solution qui mérite d'être explorée et probablement d'être mise en oeuvre dans certains cas.

M. Angus: Est-ce que Transport 2000 comparaîtra devant la commission de l'équité fiscale qui tiendra des audiences publiques dans la province de l'Ontario?

M. Gow: Nous allons certainement y réfléchir. En bref, oui.

M. Atkinson: Merci, messieurs.

Vous dites que vous avez des réserves au sujet de la recommandation selon laquelle des subventions de soutien aux secteurs autres que ceux du transport ne devraient pas être accordées aux transporteurs.

Cela s'applique surtout aux subventions accordées aux termes de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je m'intéresse particulièrement à cette question, car ma circonscription touche la voie maritime, et j'estime que les subventions accordées aux termes de la LTGO nuisent à la voie maritime. Je ne crois pas que ce résultat ait été voulu ou même prévu, et je ne crois pas que les experts auraient pu prédire qu'il en serait ainsi. Ce qui me pose un problème, c'est que, si on accorde la subvention directement au particulier, il devrait pouvoir choisir son mode de transport. La voie maritime pourrait alors bénéficier de ce genre de subvention.

Par conséquent, je ne peux être d'accord avec vous à ce sujet.

M. Evans: Premièrement, je ne voulais pas, avec cette déclaration, m'opposer aux principes qui sous-tendent cette recommandation; je propose qu'on évalue plutôt les cas individuels. Il se pourrait qu'il soit avantageux de verser la subvention directement aux utilisateurs. Cependant, est-ce que nous voulons que les agriculteurs de la Saskatchewan expédient leurs céréales à bord de camions et de trains américains parce que les taux sont moins élevés aux États-Unis? Je ne sais pas, mais j'ai des réserves.

M. Atkinson: Mais à l'heure actuelle, la voie maritime en souffre.

M. Evans: Oui, vous avez entièrement raison. Je ne veux surtout pas laisser entendre que la situation n'est pas grave. Il faudrait peut-être se demander quel est le moindre de tous ces maux.

On nous a suggéré. . . si je peux me permettre rapidement d'aborder une autre question tout en étant prudent. . . Je ne crois pas que cela figure dans le rapport. Je me suis entretenu avec des gens de la commission d'enquête sur un système national de transport des passagers, qui m'ont dit: «Nous ne devrions pas subventionner les trains, les autocars, ou quoi que ce soit d'autre; mais si c'est nécessaire, nous pourrions subventionner les utilisateurs.» J'ai tout de suite pensé à l'horrible situation

[*Text*]

individual cheques to everybody every month so they can take the bus? That's an example of where we would say, hey, look at what's involved here.

Mr. Atkinson: I would agree with you. Maybe that's a call for—

Mr. Evans: I've obviously taken it to an extreme.

Mr. Atkinson: —an end to all subsidies and so on. But I know we'd get into a discussion on that.

I was interested in your comment on the airlines, especially where you cited the figures from the United States and said on those figures we could end up with 0.6 of an airline. You're favouring a merger and a continuation of a Canadian airline. But in the things I've read, that 0.6 would indicate they're going to have to find a partner, even with a merged Canadian airline. The most logical partner comes from the United States. I know British Airways and Air France and so on maybe could come in. But I guess the logical conclusion, and we've seen it with Continental and Air Canada, and now American and Canadian. . .they are going to look for that U.S. . .

Mr. Evans: Partnerships come in a variety of forms. Some of the examples you've cited are really marketing relationships, quite different, in our view, from the proposed American Airlines arrangement with Pacific Western.

So it really depends on what you're talking about. Yes, fine, a Canadian airline, if you have one Canadian airline, may have a number of marketing agreements. They may indeed have something approaching control of an airline somewhere else, one that's useful for them. I guess we can cite Air Canada with Continental.

• 1150

Our concern, where we think the line should be drawn, is where in effect you end up with any Canadian airline, or more than one Canadian airline, being effectively controlled outside the country, to the effect that the management decisions, the high-tech jobs, etc., really are not in Canada but are somewhere else.

Mr. Atkinson: I know that's a concern, but realistically, the European Community is going through this. I don't know for sure, but I would assume Sabena Airlines, from Belgium, is going to have a great deal of difficulty maintaining itself as an entity when the European Common Market comes into existence, and especially against British Airways, Air France, Lufthansa, and so on.

Mr. Gow: It's true that international cooperation is important, but sometimes it leads to some rather perverse results. Just to give a very brief example, the SABRE system has now been adopted by the French national railway, which is becoming more and more like an airline, with their *trains à grande vitesse*. The implementation of the American system in the French organizational culture was so fraught with difficulties that there were two one-day strikes by the reservation personnel, and literally millions of problems for users, because of the millions of people using the system: delays of up to half an hour in obtaining a ticket that might previously have taken a minute or five minutes. It was so bad the French national

[*Translation*]

des coupons alimentaires. Imaginez une bureaucratie, à Ottawa, qui, chaque mois, donne aux gens un chèque pour qu'ils puissent prendre l'autobus. C'est là le genre de solution qui a des conséquences auxquelles il faut réfléchir.

M. Atkinson: Je suis d'accord avec vous. Peut-être qu'il faudrait plutôt. . .

M. Evans: Bien sûr, je vous ai décrit une situation extrême.

M. Atkinson: . . .mettre fin à toutes les subventions. Mais je sais que nous aurions un long débat à ce sujet.

J'ai été particulièrement intéressé par vos remarques sur l'industrie aérienne. Vous avez donné des chiffres sur la situation aux États-Unis et avez déclaré que nous pourrions nous retrouver avec 0,6 p. 100 d'une société aérienne. Vous préconisez une fusion et la poursuite des activités d'une ligne aérienne canadienne. Mais d'après ce que j'ai lu, ce chiffre de 0,6 p. 100 laisse croire que cette société devrait trouver un partenaire, même s'il y avait fusion. Il serait alors logique de se tourner vers les États-Unis. Je sais que British Airways ou Air France pourrait aussi être des partenaires possible, mais la conclusion logique, et nous l'avons vu avec Continental et Air Canada et, maintenant, avec American et Canadien. . . on cherchera d'abord un partenaire américain.

M. Evans: Il y a toutes sortes de partenariats. Vous avez parlé de plusieurs sociétés qui, en fait, ont conclu des ententes de commercialisation, ce qui, à notre sens, diffère grandement de l'arrangement que propose American Airlines à Pacific Western.

Par conséquent, cela dépend de ce dont vous parlez. Il est vrai qu'une société aérienne canadienne, s'fil n'y en avait plus qu'une, pourrait conclure plusieurs ententes de mise en marché. Ces ententes pourraient même amener un des partenaires à contrôler pratiquement l'autre société aérienne, si celle-ci lui est utile. À cet égard, on pense à Air Canada et à Continental.

Ce qui nous préoccupe, c'est la possibilité qu'une ou plusieurs sociétés aériennes canadiennes soient contrôlées à l'étranger, que les décisions administratives soient prises à l'étranger, que les emplois de haute technologie se trouvent ailleurs qu'au Canada.

M. Atkinson: Je comprends votre préoccupation, mais soyons réalistes: c'est ce qui se passe au sein de la Communauté européenne. Je n'en suis pas certain, mais je présume que Sabena, les lignes aériennes de Belgique, aura beaucoup de mal à demeurer autonome par rapport à British Airways, Air France, Lufthansa, etc., avec l'avènement du Marché commun européen.

M. Gow: La collaboration internationale est importante, j'en conviens, mais cela peut avoir des résultats imprévus. Permettez-moi de vous donner un exemple: le système SABRE vient d'être adopté par la Société nationale des chemins de fer français, qui s'apparente de plus en plus à une ligne aérienne avec ses trains à grande vitesse. L'implantation du système américain dans la culture organisationnelle française a provoqué tant de difficultés que les employés affectés au service de réservation ont déclenché une grève d'un jour à deux reprises, et il y a eu des millions de problèmes pour les utilisateurs, parce que des millions de gens utilisent le système; alors qu'il fallait auparavant deux ou trois minutes pour obtenir son billet,

[*Texte*]

railway had to apologize for the lousy implementation of SABRE—which they call "SOCRATE", *mais peu importe.*

The question is whether the unquestioning adoption of outside tecnology in Canada or in France is always the answer to a problem we have in the field of transportation. Sometimes more adaptation is required than is believed. For example, the adaptation of SABRE to the French language has not been a total success, from what we see. Will bilingualism continue in Canadian reservation systems? These are questions I don't have answers to, but the example of SNCF in France leaves one rather scared about the potential of employing such a system as SABRE in Canada.

Mr. Atkinson: The questions on the other side remain, so we'll have to continue on that particular basis.

Mr. Belsher: Gentlemen, thank you for coming here.

I would like to touch on one area, rail line abandonment. The phrase "public interest" comes up time and time again. Would you care to comment on what you feel the parameters of the public interest should entail? You've touched on some specific examples this morning, but what kind of parameters should be put around that term, to make sure it's addressed properly?

Mr. Evans: I'm not for one minute suggesting dealing with this is necessarily easy or clear-cut. In fact, if you want to make it relatively easy, I say just let the railways decide based on their bottom line and don't do anything else; just financial situation. What I'm suggesting is there are environmental costs and benefits, there are human costs and benefits, that also need to put into the equation when you talk about "public interest".

I think the public interest concept as orginally conceived—and this comes out of the economic literature going back at least to the 1930s—was to ask, is this or is this not good for Canadians? I repeat, the answer to that is not easy. There need to be some detailed criteria. I can't really suggest an awful lot in that regard. But I do suggest it has to address not only economic but social and environmental—and as appropriate, other—factors.

Mr. Angus: You mention in your brief the need to bank any abandoned right-of-ways. I understand that. What has transpired so far? There's a Rails to Trails organization. How have we done, as a society, to bank those rights-of-way? Or have they all been lost to us?

• 1155

Mr. Gow: This is a very mixed story. In Quebec they have taken a very unified and public discussion type of process, where the Minister of Transport and other Quebec government actors got together with railways, with Rails to Trails, with outdoor groups, regional recreation commissions, and so on, and they have produced a fairly impressive report suggesting a pretty unified approach. In a sense, it has already been applied in the case of the Gatineau Valley corridor. The first part, to Wakefield, is now a municipal and private railway, and the rest, up to Maniwaki, is a recreation corridor. So that test has worked fairly well. There are other instances in Quebec and other provinces where this has come out.

[*Traduction*]

certains ont dû attendre jusqu'à une demi-heure. La situation était si catastrophique que la SNCF s'est excusée de la mauvaise mise en oeuvre du système SABRE—qu'on appelle là-bas SOCRATE, mais peu importe.

Il faut donc se demander si l'adoption sans réserve de la technologie étrangère au Canada ou en France est toujours la solution aux problèmes de transport. L'adaptation est souvent plus complexe qu'on ne le croit. Ainsi, l'adaptation du système SABRE en français n'a pas été un succès retentissant, d'après ce que nous avons pu constater. Au Canada, le système de réservation demeurera-t-il bilingue? Je n'ai pas de réponses à ces questions, mais l'exemple de la SNCF nous fait craindre l'adoption d'un système tel que le SABRE par le Canada.

M. Atkinson: D'autres questions se posent encore; il nous faudra continuer à chercher des réponses.

M. Belsher: Messieurs, je vous remercie d'être venus.

J'aimerais aborder la question de l'abandon des lignes de chemin de fer. On répète souvent l'expression «utilité publique». Selon vous, quels seraient les paramètres qui nous permettraient de définir ce qu'est l'utilité publique? Vous avez mentionné quelques exemples ce matin, mais quels seraient les paramètres qui nous permettraient de mieux définir et de mieux faire respecter l'utilité publique?

M. Evans: Je ne voudrais pas laisser entendre que c'est un problème facile à résoudre. En fait, si vous voulez une solution facile, vous n'avez qu'à laisser les sociétés de chemins de fer prendre les décisions en fonction de leur situation financière. Pour ma part, j'estime que les avantages et les coûts pour l'environnement, ainsi que les avantages et les coûts humains doivent entrer en ligne de compte lorsqu'on parle d'utilité publique.

Ce concept a été conçu à l'origine—comme l'indiquent les manuels d'économie des années trente—pour nous permettre de répondre à la question: «Est-ce que ceci est bon pour les Canadiens?» Je le répète: la réponse n'est pas si facile. Il nous faudrait établir des critères détaillés. Malheureusement, je n'ai pas grand-chose à vous suggérer à cet égard. Cependant, je crois qu'on devrait se pencher non seulement sur les facteurs économiques, mais aussi sur les facteurs sociaux et environnementaux et, au besoin, sur d'autres facteurs.

M. Angus: Dans votre mémoire, vous dites qu'il nous faut conserver les emprises ferroviaires abandonnées. Je comprends cela. Qu'en est-il jusqu'à présent? L'organisation Rails to Trails a été créée. Dans quelle mesure avons-nous réussi à conserver ces emprises ferroviaires? Les avons-nous toutes perdues?

M. Gow: Les choses sont très différentes d'un endroit à l'autre. Au Québec, on a adopté un processus unificateur de discussion publique. Le ministre des Transports et d'autres représentants du gouvernement québécois ont discuté avec les chemins de fer, avec Rails to Trails, avec des groupes de plein air, des commissions régionales de loisirs, etc., et ont produit un rapport assez impressionnant recommandant une union des efforts. D'une certaine façon, la recommandation a déjà été appliquée dans le cas du corridor de la vallée de la Gatineau. Le premier tronçon, jusqu'à Wakefield, est devenu un chemin de fer municipal et privé; le reste, jusqu'à Maniwaki, est un corridor récréatif. Dans ce cas, les choses ont assez bien marché. Il y a eu d'autres cas semblables au Québec et dans d'autres provinces.

[*Text*]

But generally the experience has been rather poor. In Ontario, for example, we did a report some years ago suggesting this approach. Eventually it was rejected on the basis of fears about insurance liability—rather foolish when you consider that there is a lot of public land in Ontario already and insurance liability hasn't exactly choked the provincial budget.

The other provinces are closer to Ontario than to Quebec, I am afraid, in results. That is, results are rather thin. One often sees key pieces of usable rail corridors lost because of a poor provincial or federal approach to the problem.

Mr. Angus: I would suspect the Ontario decision was made at the time when there was a major settlement for a child who was injured on a vacant lot. You might want to revisit that, now that the environment has changed somewhat.

What is Transport 2000's position on the privatization of CN?

Mr. Evans: Our position is that it is not something for the immediate future, because of CN's financial position. Over the longer term it may or may not be appropriate. We don't have a strong view on it. We don't think it is necessarily bad. We don't think it is necessarily. . . It is a decision that, generally speaking, we think could go either way. But if you privatize CN, it may to some degree add some new dimension to the whole issue of protecting public interest. That needs to be looked at.

Mr. Atkinson: May I have a supplementary on that? You've mentioned the financial position of CN Rail. What is your prognostication? Are we going to have to recapitalize CN Rail eventually?

Mr. Evans: I can't give you an expert comment on that. Clearly something has to be done to improve, and improve quickly, the environment in which CN is operating. Is that an easier procedure for line abandonment and transfer to other companies? Is that taxation relief? Is that policy changes? Is that all of the above? Clearly, CN needs some help. Mind you, if we can get clearly out of the recession, that presumably will help too.

Mr. Gow: I think of such things as the British approach, where they have what I think are called "section 49" grants under the their national transportation act. The government reserves the right to make grants to the infrastructure of their national railways for specific projects. For instance, in the freight area, where it is seen there is a clear environmental benefit from transferring, say, road stone traffic from road to rail, the government puts out so many million pounds to do this and the railway then carries out the work in the public interest. It is a form of capital grant that is given to a specific project that is seen to be in the national good.

Over the years they have taken the same approach with passenger improvement. They do a study. They see what the rate of return is. They take some account, possibly, of external returns, outside the financial, although the British aren't too keen on that, generally. Then they make a decision on whether to finance, say, electrification of London to Edinburgh, to take a case where the decision was positive.

[*Translation*]

Mais en général, l'expérience n'a pas été fructueuse. En Ontario, par exemple, nous avons suggéré cette méthode dans un rapport, il y a quelques années. Elle a été rejetée à cause de craintes relatives aux frais d'assurance-responsabilité. C'est un peu ridicule quand l'on songe qu'en Ontario, il y a déjà énormément de terres publiques sans pour autant que les frais d'assurance étouffent le budget provincial.

L'expérience des autres provinces se rapproche davantage de celle de l'Ontario que de celle du Québec, je le crains: les résultats sont décevants. Souvent, des parties clés de corridors ferroviaires utilisables sont perdues simplement parce que le gouvernement provincial ou fédéral n'a pas une bonne façon d'aborder le problème.

M. Angus: Je présume qu'en Ontario, on a pris cette décision à l'époque où le gouvernement a été forcé de verser une forte somme dans un règlement relatif aux blessures subies par un enfant dans un terrain vague. On pourrait peut-être revenir là-dessus, maintenant que le climat a évolué.

Quelle est la position de Transport 2000 au sujet de la privatisation du CN?

M. Evans: Nous ne pensons pas que cela se fera dans un avenir immédiat, à cause de la situation financière du CN. À long terme, la situation sera peut-être plus propice, peut-être pas. Nous n'avons pas une position très ferme à ce sujet. Nous ne pensons pas que ce soit nécessairement une mauvaise chose. Nous ne croyons pas que nécessairement. . . La décision pourra se prendre dans un sens ou dans l'autre, en gros. Si l'on privatise le CN, il faudra envisager une nouvelle dimension de la protection de l'intérêt public. C'est ce qui devra être considéré.

M. Atkinson: Puis-je poser une question supplémentaire? Vous avez parlé de la situation financière de CN Rail. Quel est votre pronostic? Faudra-t-il un jour restructurer le capital de CN RAil?

M. Evans: Je ne suis pas spécialiste en la matière. Mais il faudra certainement faire quelque chose pour améliorer rapidement le contexte dans lequel fonctionne le CN. Faudra-t-il faciliter l'abandon des lignes ou leur transfert à d'autres sociétés? Faudra-t-il des allégements fiscaux? Des changements de politique? Toutes ces réponses? Manifestement, le CN a besoin d'aide. Remarquez que si nous sortons véritablement de la récession, cela devrait aider également le CN.

M. Gow: Je pense notamment à la solution britannique: les subventions accordées en vertu de l'article 49 de leur loi nationale sur les transports. Le gouvernement se réserve le droit d'octroyer des subventions relatives à l'infrastructure de leurs chemins de fer nationaux, pour des projets particuliers. Ainsi, dans le domaine du fret, où il y a un avantage net à transporter le matériel routier par rail plutôt que par route, le gouvernement a investi des millions de livres, et le chemin de fer fait alors le travail dans l'intérêt public. C'est une sorte de subvention en capital accordée à des projets donnés qui visent le bien national.

Avec le temps, la même solution a été appliquée au transport des voyageurs. Une étude a été effectuée pour voir quel serait le rendement. L'étude pouvait tenir compte d'avantages extérieurs, à part les avantages financiers, bien que ce ne soit pas ce qui importe le plus pour les Britanniques, en général. On décide ensuite de financer, par exemple, l'électrification du tronçon Londres-Édimbourg. C'est un exemple de cas où la décision a été positive.

[*Texte*]

That might be more the approach, as Mr. Evans said at the beginning, with other changes in transport. It might be wise to look at cases and make decisions on those bases. Recapitalization, then, might be investment in projects that look profitable, rather than just a massive infusion of cash.

• 1200

Mr. Atkinson: That's interesting. Is the national good or the public interest defined in that act?

Mr. Gow: In the British case?

Mr. Atkinson: Yes.

Mr. Gow: For the freight environmental benefits, yes. They define it basically as benefits in reduced road traffic and decreased environmental hazards through such things as smoke and hazardous chemical spills.

Mr. Atkinson: That's the only place where it's defined, that specific area?

Mr. Gow: No, I don't think that's the only place, but that's the area I've looked at the most closely. I have many examples of it being applied.

Mr. Atkinson: Are there any other countries around the world where the national good or the public interest is defined in a transportation act, or is it left to a quasi-judicial body to define it?

Mr. Gow: No, France has *la Loi d'orientation des transports intérieur, la LOTI.* although unevenly applied by successful administrations since the late 1970s, when it was passed by the French national assembly, has generally been a success in steering transport decisions by the national authority, the ministry of transport and the ministry of the environment in particular. LOTI is applied, for instance, when a decision is made on whether to expand super-highways massively in a given corridor or invest instead in 320 kilometre-per-hour TGV. In several cases the decision was made to go ahead and put some money into TGV. Most of the money is borrowed on the money markets by the railway and paid back, but where the government wants specific extra benefits, such as higher speeds, it will pay the difference. That is authorized under LOTI.

The Americans have some slightly less powerful laws that define the public interest. For example, the Staggers Act, while it mostly had to do with rail rationalization, certainly had a very clear vision of what the national interest was in getting their railway network into shape.

Those are two examples from occidental countries. I'm sure there are others elsewhere.

The Chairman: If I may be permitted a short question myself, I would revisit your position on the airline industry in this country. If we did end up with one airline, would your organization be in favour of some spillover to the Americans in order to provide an element of competition in this country?

[*Traduction*]

C'est peut-être une approche préférable, comme le disait M. Evans au début, pour ce qui est des autres changements dans le secteur des transports. Il serait peut-être sage d'examiner chaque cas et de prendre des décisions ensuite. La restructuration du capital pourrait passer par l'investissement dans des projets qui semblent rentables, plutôt que dans des injections massives de fonds.

M. Atkinson: C'est intéressant. La loi donne-t-elle une définition du bien national ou de l'intérêt public?

M. Gow: En Grande-Bretagne?

M. Atkinson: Oui.

M. Gow: Pour ce qui est des avantages environnementaux du fret, oui. On les définit comme étant les avantages de la réduction de la circulation routière et de la diminution des risques environnementaux associés par exemple à la fumée ou aux déversements de produits chimiques dangereux.

M. Atkinson: Est-ce que c'est le seul domaine où il y a une définition?

M. Gow: Non, je ne pense pas que ce soit le seul cas, mais c'est celui que j'ai le plus étudié. J'ai d'autres exemples de l'application de la loi.

M. Atkinson: Y a-t-il d'autres pays dans le monde où le bien national ou l'intérêt public sont définis dans une loi sur les transports? Laisse-t-on à des organismes quasi judiciaires le soin d'établir ces définitions?

M. Gow: Non, la France a la Loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI. La LOTI, qui n'a pas été appliquée uniformément par les gouvernements successifs depuis la fin des années soixante-dix, lors de son adoption par l'Assemblée nationale, a généralement bien réussi à orienter les décisions relatives aux transports des autorités nationales, particulièrement le ministère des Transports et le ministère de l'Environnement. On applique cette loi par exemple lorsque l'on doit décider de prolonger ou d'agrandir des super-autoroutes dans un corridor donné ou d'investir à la place dans un tronçon du TGV qui circule à 320 km/h. Dans bien des cas, on a décidé en faveur du TGV. Le gros de l'argent est emprunté sur les marchés monétaires par le chemin de fer, puis remboursé. Lorsque le gouvernement veut des avantages supplémentaires particuliers, comme des vitesses plus élevées, il paye la différence. C'est permis en vertu de la LOTI.

Les lois américaines qui définissent l'intérêt public accordent un peu moins de pouvoir. Par exemple, la loi Staggers, qui portait surtout sur la rationalisation des chemins de fer, a certainement été influencée par une vision très claire de l'intérêt national dans la réorganisation du réseau de chemins de fer.

Voilà deux exemples de pays occidentaux. Je suis persuadé qu'il y en a d'autres, ailleurs.

Le président: Si vous me permettez de poser une petite question, j'aimerais revenir à votre position relative aux lignes aériennes au Canada. Si nous n'avions plus qu'une seule ligne aérienne, seriez-vous en faveur de l'ouverture de notre marché aux Américains, afin qu'il y ait un peu de concurrence au Canada?

[*Text*]

Mr. Evans: No, we would not, because it's our view that it would end up being unfair competition. We would be very concerned. Those American airlines are enormously bigger than the Canadian carriers, even than a combined Canadian carrier. We would be very fearful the single Canadian carrier could not survive.

In an airline monopoly situation, we would favour such things as a certain amount of competition from the charter carriers on selected routes where indeed you can provide an opening for more than one carrier.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. We do appreciate your presence, as always, and your comments have been interesting and helpful.

I'll now ask the committee to move in camera. We can discuss some of our future dates for travel.

[*Proceedings continue in camera*]

[*Translation*]

M. Evans: Non, nous ne serions pas d'accord, parce qu'à notre avis, cette concurrence deviendrait rapidement déloyale. Nous serions très préoccupés. Ces lignes aériennes américaines sont des colosses en comparaison des transporteurs canadiens, même combinés. Nous craindrions fort pour la survie du transporteur canadien unique.

Dans une situation de monopole, nous favoriserions une certaine concurrence de la part des charters, pour des routes données, quand il est possible d'avoir plus d'un transporteur.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Comme toujours, nous apprécions votre présence, et vos commentaires ont été à la fois intéressants et utiles.

Le comité va maintenant siéger à huis clos. Nous allons fixer la date de nos déplacements.

[*Les délibérations se poursuivent à huis clos*]

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Trucking Association:

Erwen Siemens, Chairman of the Board;

Gilles J. Bélanger, President;

Laura Scott Kilgour, Executive Director;

Graham Cooper, Director, Government Affairs.

From Transport 2000:

R.R. Evans, President;

Harry Gow, Vice President.

TÉMOINS

De l'Association canadienne du camionnage:

Erwen Siemens, président du Conseil;

Gilles J. Bélanger, président;

Laura Scott Kilgour, directrice générale;

Graham Cooper, directeur, Affaires gouvernementales.

De Transport 2000:

R.R. Evans, président;

Harry Gow, vice–président.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Gov
Publicat

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 45

Tuesday, April 27, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 45

Le mardi 27 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAY 14 1993
University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25588—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 27, 1993
(62)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:30 o'clock a.m. this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, and Lee Richardson.

Acting Member present: Les Benjamin for Iain Angus.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the International Association of Machinists and Aerospace Workers: Louis Erlichman, Canadian Research Director; Vincent Blais, Administrative Assistant. *From VIA Rail:* Marc LeFrançois, Chairman of the Board; Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer; Jean D. Patenaude, General Counsel.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled *Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review.*

Vincent Blais made a statement and, with the other witnesses answered questions.

Marc LeFrançois and Ronald E. Lawless made statements and, with the other witness, answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 AVRIL 1993
(62)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 30, dans la salle 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley et Lee Richardson.

Membre suppléant présent: Les Benjamin remplace Iain Angus.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale: Louis Erlichman, directeur des recherches pour le Canada; Vincent Blais, adjoint administratif. *De VIA Rail:* Marc LeFrançois, président du Conseil; Ronald E. Lawless, président-directeur général; Jean D. Patenaude, avocat général.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, *La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation.*

Vincent Blais fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Marc LeFrançois et Ronald E. Lawless font un exposé et, avec l'autre témoin, répondent aux questions.

À 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, April 27, 1993

• 1031

The Chairman: Pursuant to the Standing Orders, the Standing Committee on Transport will continue its review of the consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review.*

We have with us this morning from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, Mr. Erlichman, who is the Canadian Research Director; and Mr. Blais, the Administrative Assistant. Committee members have before them their submission, and momentarily I will ask one of the gentlemen to proceed with the presentation of the brief.

But before we do, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Mr. Chairman, other members of the committee may have voiced this with you or your predecessor sooner, but I want to lodge a protest, a complaint, whatever you want to call it. The Department of Transport is the second largest department in the whole government, and this committee, whose subject-matter is transportation, has been relegated to a clothes-closet in the West Block. We had to go through this fight a number of years ago. The then chairman led the fight on behalf of the committee to keep our room, namely the Railway Committee Room. The committee used to be called the Railways, Canals and Telegraph Lines Committee. It goes back to 1867.

This is not the place for this committee. I hope you will record that protest. And I urge you to take this up with the boneheads who do the committee room allocations and get it corrected as quickly as possible. I'm only here subbing for Mr. Angus, and if you're lucky, I'll be here for only the one meeting. But in any case, I don't think this should go left unsaid or unnoticed.

The Chairman: Thank you for the intervention, Mr. Benjamin. The fact of the matter is I'm sure you would find solid support from among the membership for the words you have spoken. In fact, I was just informed this morning on the way over to the hearing that the decision to roust us from our traditional hearing room was a decision that was taken by the management committee, although not unanimously, simply because they felt it was the most appropriate place to have televised hearings. And so, unfortunately, it would seem that despite our protestations to the contrary we have become victims of a changed approach to the way hearings are held in this place. We'll certainly continue in our efforts to retain our rightful spot on this Hill, but so far we haven't met with much success.

Mr. Benjamin: I appreciate that. I suggest as a last resort that every day this committee gets called into a meeting room like this, you just adjourn the meeting and we go to our offices. And if they don't like it, they can appoint an entirely new committee, and they'll do the same thing. There's more than one way of skinning skunks around here, as long as you don't start at the back end.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 27 avril 1993

Le président: Conformément au Règlement, le Comité permanent des transports poursuit son étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé *La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation.*

Nous recevons ce matin M. Erlichman, directeur des recherches pour le Canada de l'Association internationale des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale; et M. Blais, son adjoint administratif. Les membres du comité ont devant eux le mémoire de l'association et, dans un instant, je demanderai à l'un de ces messieurs de nous donner lecture du mémoire.

Mais avant cela, monsieur Benjamin.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le président, d'autres membres du comité en ont peut-être parlé avec vous ou votre prédécesseur plus tôt, mais je tiens à formuler une protestation, une plainte, peu importe comment vous voulez l'appeler. Le ministère des Transports est le deuxième ministère en importance de tout le gouvernement, et notre comité, qui étudie les transports, se trouve relégué dans un placard de l'édifice de l'Ouest. Nous avons dû livrer le même combat il y a plusieurs années. Le président d'alors a livré bataille au nom du comité pour conserver notre salle, nommément la salle du Comité des chemins de fer. Le comité s'appelait autrefois le Comité des chemins de fer, des télégraphes et des canaux. L'existence de notre comité remonte à 1867.

Cette pièce ne convient pas à notre comité. J'espère que vous prendrez bonne note de ma protestation. Et je vous exhorte à plaider notre cause auprès des abrutis qui sont chargés de la répartition des salles de comité pour faire rectifier la situation le plus vite possible. Je ne fais que remplacer M. Angus aujourd'hui, et si vous avez de la chance, je n'assisterai qu'à cette séance-ci. Mais de toute manière, on ne saurait passer sous silence cet état de choses.

Le président: Je vous sais gré de votre intervention, monsieur Benjamin. J'ai la certitude que les membres du comité sont de tout coeur avec vous. En fait, je n'ai appris que ce matin en me rendant ici que la décision de nous retirer notre salle d'audience traditionnelle avait été prise par le Comité de gestion, décision qui n'était cependant pas unanime, simplement parce que le comité était d'avis que c'était la salle la plus appropriée pour les audiences télévisées. Donc, malheureusement, il semble qu'en dépit de nos protestations dans le sens contraire, nous sommes devenus les victimes de la nouvelle façon dont les audiences sont organisées ici. Nous continuerons certainement de nous battre pour conserver notre place légitime sur la Colline, mais nous n'avons pas eu beaucoup de succès jusqu'à maintenant.

M. Benjamin: Je comprends. Je propose qu'en dernier recours, chaque fois que notre comité devra se réunir dans une salle comme celle-ci, vous ajourniez simplement la séance et que nous retournions à nos bureaux. Et si le gouvernement n'est pas content, qu'il change entièrement la composition du comité, et ce comité fera la même chose. Il y a toujours moyen de moyenner ici, et on ne montre pas à un vieux singe comment faire des grimaces.

[*Texte*]

• 1035

Mr. Manley (Ottawa South): Mr. Chairman, I can't put it as colourfully as Mr. Benjamin. If I had been here as long, perhaps I could. But I have to agree with him. I know these witnesses will have important information to tell us. And in light of yesterday, the appearance by representatives of VIA Rail may in fact cause a little bit more press interest than this room could possibly hope to accommodate. I think it is deplorable that we are meeting in this kind of accommodation.

I know Room 308, which is somewhat larger, was being used by our caucus first thing this morning. It is now being cleaned out and reorganized. I wonder whether we have investigated moving there at 11:15 a.m., whether there is any other possibility, because—and Mr. Benjamin said it right—this is not a place where we can work. We have been asked by the minister to complete a serious piece of work by a deadline in June. I don't know what other committees are doing or where they are, but I don't think it is possible for us to do what we have been asked to do with this kind of accommodation.

The Chairman: I know very well that all of us are less than satisfied and certainly less than happy with the accommodation. However, we will proceed and do the best we can.

Mr. Manley: But can we move at 11:15 a.m.?

The Chairman: I don't know. We can have that looked at.

Mr. Erlichman, are you going to be presenting your brief?

Mr. Vincent Blais (Administrative Assistant, International Association of Machinists and Aerospace Workers): I will be making the presentation on behalf of our vice-president, Val Bourgeois, who unfortunately couldn't be here today.

With me to assist in answering any questions the members of the committee might have are Louis Erlichman, who is the Research Director, and Neville Hamilton, our Public Relations Director.

Mr. Chairman, members of the committee, we appreciate the opportunity to present the views of the International Association of Machinists and Aerospace Workers on the report of the National Transportation Act Review Commission.

The IAM is the largest union in the air transport sector in Canada. We also represent over 4,000 railway machinists, as well as many thousands of other Canadian workers in aerospace and other transport-related sectors.

We are particularly pleased to appear before you, since the review commission did not see the need to include us in its focused dialogue. For your information, we are distributing our submission to the review commission.

[*Traduction*]

M. Manley (Ottawa-Sud): Monsieur le président, mon vocabulaire n'est pas aussi coloré que celui de M. Benjamin. Ce serait peut-être le cas si j'étais ici depuis aussi longtemps que lui. Mais je dois dire qu'il a raison. Je sais que ces témoins ont des choses importantes à nous dire. Et sachant ce qui s'est passé hier, le témoignage des représentants de VIA Rail pourrait susciter un peu plus l'intérêt des journalistes, mais nous ne pourrions pas en recevoir beaucoup ici. Je trouve déplorable que nous nous réunissions dans une salle comme celle-ci.

Je sais que la pièce 308, qui est un peu plus grande, était utilisée par notre caucus tôt ce matin. On est en train de la nettoyer et de la réaménager. Je me demande si nous ne pourrions pas nous y installer à 11h15, ou s'il n'y a pas une autre possibilité parce que—et M. Benjamin l'a fort bien dit—on ne peut pas travailler ici. Le ministre nous a confié un travail important qui doit être terminé en juin. Je ne sais pas ce que font les autres comités et où ils sont, mais j'ai du mal à croire qu'on nous a imposé une pièce comme celle-ci.

Le président: Je sais parfaitement bien que nous sommes tous mécontents de cette salle. Toutefois, nous allons aller de l'avant et nous ferons du mieux que nous pourrons.

M. Manley: Mais pouvons-nous déménager à 11h15?

Le président: Je l'ignore. Nous verrons ce que nous pouvons faire.

Monsieur Erlichman, allez-vous lire votre mémoire?

M. Vincent Blais (adjoint administratif, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): C'est moi qui vais faire l'exposé en remplacement de notre vice-président, Val Bourgeois, qui ne peut malheureusement être des nôtres aujourd'hui.

Louis Erlichman, notre directeur des recherches, et Neville Hamilton, notre directeur des relations publiques, m'aideront à répondre aux questions que les membres du comité voudront poser.

Monsieur le président, membres du comité, nous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est offerte d'exprimer l'opinion de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale sur le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

L'AIM est le plus important syndicat du secteur du transport aérien au Canada. Nous représentons également plus de 4 000 machinistes de chemin de fer, de même que des milliers d'autres travailleurs canadiens dans l'aérospatiale et d'autres domaines reliés au transport.

Nous sommes d'autant plus heureux de pouvoir vous exposer notre point de vue que la Commission d'examen n'a pas jugé bon de nous inclure dans son dialogue concerté. Pour votre gouverne, sachez que nous avons distribué notre mémoire aux membres de la Commission d'examen.

[*Text*]

Let us begin by saying that we are disappointed, if not surprised, by the review commission's report and recommendations. Rather than looking at what is actually happening to the Canadian transport system, the commission clearly saw its role as offering blind support to the policy direction of the current government. has made numerous proposals which will hasten the destruction of our transportation sector.

We do not intend to repeat the submission we prepared for the review commission. However, before discussing the review commission report and its recommendations, we want to reiterate our belief that the basic premise of the National Transportation Act of 1987 is fatally flawed.

It was clear even before the introduction of the act that doing away with public regulation of transportation in the service of simple-minded market ideology is both economically and socially destructive. The evidence against a system based exclusively on short-sighted private sector decision-making has multiplied over the last five years.

If the review commission had taken its role beyond that of an apologist for the government, it might have provided a picture of what is really happening to our transportation system.

Canadian air transport is dominated by two carriers, both on the verge of financial collapse. Service to smaller communities has deteriorated. Safety standards are strained. Occasional flurries of bargain fares are the result only of going-out-of-business sales. The successive failure of smaller carriers has shown how hollow the threat to new entrants into the market is as a guarantee of competition in a deregulated market.

• 1040

The National Transportation Act has accelerated the destruction of our railway system. We are rapidly destroying a network vital, in particular, to poorer regions of the country, with no thought for the long-term environmental consequences or the impact on our road system of increased truck traffic.

Our trucking sector is holding its own going-out-of-business sale as deregulation allows Canadian truckers to be driven out of the business by U.S. competition.

Across all transport sectors, workers are paying the price, losing their jobs, and facing constant insecurity and constant pressure to cut their living standards.

We need a reversal of the direction of transportation policy in this country. We need policies based on a long-range and dynamic view that recognize the central role of our transportation system in our economic and social life and understand the need for active public policy in this sector.

It is most unfortunate at this critical time that the review commission has wasted this opportunity.

[*Translation*]

Au départ, nous voulons vous faire part de notre désappointement, pour ne pas dire surprise, quant au rapport et aux recommandations de la Commission. Plutôt que de se pencher sur ce qui se produit vraiment au sein du réseau canadien des transports, la Commission a préféré se porter aveuglément à l'appui de la politique du gouvernement au pouvoir. Dans ses recommandations, la Commission a fait plusieurs propositions qui auront pour effet de hâter l'écroulement du secteur des transports.

Nous n'avons pas l'intention de reprendre le mémoire que nous avons présenté à la Commission d'examen. Cependant, avant de discuter du rapport de la Commission et de ses recommandations, nous voulons répéter encore une fois que le principe de base de la Loi de 1987 sur les transports nationaux est erronée.

Il était amplement clair, avant même le dépôt de la loi, que de se défaire de la réglementation publique des transports au nom de l'idéologie simpliste du marché était une avenue socialement et économiquement destructrice. Au cours des cinq dernières années, les preuves se sont multipliées contre un système à courte vue, basé exclusivement sur la prise de décisions par le secteur privé.

Si la Commission d'examen avait voulu se donner un rôle autre que celui de simple défenseur des politiques gouvernementales, elle aurait pu donner une meilleure image de ce qui se passe vraiment au sein de notre système de transport.

Le transport aérien au Canada est dominé par deux transporteurs, qui sont tous deux au bord de l'abîme financier. Le service aérien aux petites collectivités s'est détérioré. Les normes de sécurité sont à peine respectées. Les offres occasionnelles de tarifs à prix d'aubaine sont le résultat de ventes de fin de service seulement. La succession de faillites de petits transporteurs démontre clairement la fausseté de la menace de nouveaux arrivants sur le marché comme garantie de concurrence dans un marché déréglementé.

La Loi sur les transports nationaux a accéléré l'effritement de notre réseau ferroviaire. Nous assistons à l'anéantissement rapide d'un réseau vital, particulièrement pour les régions démunies du pays, sans égard aux conséquences environnementales à long terme ou à l'impact d'une circulation accrue de camions sur notre réseau routier.

Le secteur du camionnage tient sa propre vente de fin de service, la déréglementation ayant permis aux concurrents américains de chasser les camionneurs canadiens du marché.

Dans tous les secteurs du transport, les travailleurs paient le prix de cette politique. Nombreux sont ceux qui perdent leur gagne-pain, tandis que les autres souffrent d'insécurité et subissent des pressions constantes en vue de réduire leur niveau de vie.

Le pays a besoin d'un renversement complet de la politique en matière de transport. Il nous faut une politique dynamique et à long terme, qui tienne compte du caractère vital de notre système de transports dans notre vie sociale et économique et qui comprenne la nécessité d'une politique publique active dans ce secteur de l'économie.

A ce moment critique de l'histoire du pays, il est regrettable que la Commission d'examen ait laissé passer cette occasion de remédier à la situation.

[*Texte*]

We will discuss briefly some of the review commission's recommendations. However, it is not one or two points of detail in the commission's proposals that need changing, rather it is the fundamental point of view of the report that is fatally flawed.

Recommendations 2 and 4 note evidence of growing safety problems among smaller air carriers and larger trucks, but the commission discerns no causal link between deregulation and these problems.

It is clear, particularly for air transport, as a result of the Moshansky inquiry, that deregulation, combined with a decrease in the already inadequate regulatory resources of Transport Canada, is undermining transportation safety. It is a major disappointment that the commission has not come out with a clear response on safety, the one area in which even the government admits that public regulation is essential.

In a number of its recommendations, including numbers 6, 33, 34, 35, 40, 41, and 42, the commission proposes removing from transportation legislation any references to environmental, regional development, foreign ownership, or competition concerns, on the grounds that transportation is best left to the market and that specific legislation should respond to these external concerns.

At best, these proposals are naive. Environmental, regional, and competition concerns should be the central elements driving transportation policy, not peripheral matters interfering with the pure operations of the marketplace. To banish them to other legislation is effectively to remove them from the regulatory agenda and ensure that they are not dealt with.

The commission proposes to rapidly wipe out the remnants of the Canadian rail system. Recommendations 8 to 10 will accelerate the already break-neck speed of rail line abandonment. For a foretaste of the benefits of the proposed privatization of CN Rail, we can look at what privatization has done for Air Canada.

With respect to airlines, the commission seems bent on destroying our Canadian industry. Raising the foreign ownership limit to 49% will simply ensure that our industry would be wide open for foreign control. Recommendation 17, allowing foreign carriers cabotage rights in Canada, would be the end of the Canadian industry.

We do not understand the rationale for loosening the regulatory controls on charter air carriers at a time when their precarious financial position puts many Canadian travellers at risk. More stringent controls are probably in order.

Recommendations 36 and 37, concerning transportation infrastructure, do not make much sense. If infrastructure is to be privatized, based on making investment opportunities attractive to the private sector on a profit-making basis, what is the point of consultative bodies and rational cost-benefit analysis? Either the market will decide on the basis of short-term investor objectives or there is an important broader view that must be taken, which requires government direction and investment. The commission seems not to see the inconsistencies in its position.

[*Traduction*]

Nous discuterons brièvement de certaines recommandations de la Commission d'examen. Cependant, il ne suffit pas de changer un aspect ou deux des propositions de la Commission. C'est plutôt la perspective d'ensemble du rapport qui est totalement fausse.

Les recommandations 2 et 4 font état de preuves croissantes de problèmes de sécurité chez les petits transporteurs aériens, mais le rapport se garde d'établir un lien causal entre la déréglementation et l'existence de ces problèmes.

Il est évident, particulièrement dans le secteur du transport aérien par suite de l'enquête Moshansky, que la déréglementation, à laquelle est venue s'ajouter une baisse des ressources de réglementation déjà insuffisantes de Transports Canada, a sapé la sécurité des transports. Nous sommes très désappointés de ce que la Commission ne se soit pas prononcée clairement sur la question de la sécurité, un domaine à l'égard duquel le gouvernement est le premier à admettre qu'une réglementation publique est essentielle.

Dans plusieurs de ses recommandations, en particulier les recommandations 6, 33, 34, 35, 40, 41 et 42, la Commission propose qu'on retranche de la Loi sur les transports toute mention de questions environnementales, de développement régional, de propriété étrangère, ou de concurrence, sous prétexte qu'il vaut mieux laisser le transport au gré du marché, et qu'on laisse à d'autres législations le soin de se pencher sur ces questions externes.

Au mieux, ces propositions sont d'une extrême naïveté. Les préoccupations environnementales, régionales et concurrentielles devraient être les composantes d'une politique sur les transports, et non des questions périphériques empiétant sur les opérations du marché. S'en laver les mains pour les confier à d'autres lois n'a d'autre effet que de les soustraire au programme de réglementation et de faire en sorte qu'il n'en soit plus question.

La Commission propose qu'on fasse rapidement disparaître ce qui reste du réseau ferroviaire canadien. Les recommandations 8 à 10 auront pour effet d'accélérer l'abandon déjà assez rapide de lignes ferroviaires. Comme avant-goût des avantages du projet de privatisation de CN Rail, qu'il suffise de constater les résultats de la privatisation à Air Canada.

En ce qui à trait également aux lignes aériennes, la Commission semble décidée à détruire notre industrie canadienne. Relever à 49 p. 100 la limite de propriété étrangère aura comme résultat de permettre un plus grand contrôle étranger sur notre industrie. La recommandation 17 qui accorderait aux transporteurs étrangers des droits de cabotage au Canada, signifierait la fin de notre industrie canadienne.

Nous n'arrivons pas à saisir le raisonnement à la base d'un relâchement de la réglementation sur les exploitants de vols nolisés, à un moment où leur situation financière périlleuse représente un risque pour le public voyageur canadien. C'est plutôt de contrôles encore plus stricts que nous avons vraiment besoin.

Les recommandations 36 et 37 concernant l'infrastructure des transports manquent de logique. Si l'infrastructure doit être privatisée, dans le but de rendre les occasions d'investissement financièrement attrayantes pour le secteur privé, quel besoin avons-nous d'organismes consultatifs ou d'une analyse rationnelle des coûts-avantages? Soit que le marché prenne les décisions en fonction d'objectifs d'investissement à court terme ou qu'on adopte une perspective générale plus importante, exigeant un investissement et une politique de la part du gouvernement. La Commission ne semble pas se rendre compte des contradictions de la position qu'elle a adoptée.

[*Text*]

• 1045

As a final point on the commission's recommendations, recommendation 38 points out one of the fundamental problems in the deregulation strategy. It is a now familiar call for a level playing field on taxes for Canadian transport companies. The problem is that if matching foreign tax rates is the only tool left to the government in dealing with this sector, we have essentially given up the sovereign power to control our own economic and social destiny.

As an example, if we tax fuel so that the price reflects its long-term cost and controls consumption to meet long-run goals for conservation or environmental protection, why should we have to distort our market to match underpriced fuel in the U.S. or elsewhere?

As we said to start with, we do not believe that the basic premises underlying the review commission's report are reasonable.

We have had enough commissions, royal and otherwise, looking at transportation in this country over the last few years while our railway, airline, and trucking sectors have gone rapidly downhill.

Some of what has been lost in this misguided deregulation crusade has gone forever. But we strongly believe that immediate action is essential to ensure that we hold onto even the diminished transportation system we have.

As we told the review commission, we need immediately to impose a regulatory system that will halt the dismantling of our transportation network and allow us to make rational policy decisions based on long-term strategic goals.

We have called for a regulatory agency that is broadly representative, with constituent representation rather that patronage appointments, and with a strong analytical capacity.

The regulatory regime must deal directly with the following factors: long-term health of the transportation sector, particularly the financial health of licensed carriers; the impact on long-term regional development of both the transport sector and the service it provides, which requires a system of licensing routes and service levels with strict limits on route abandonment; the environmental impact; the need for infrastructure and the necessary long-term planning horizons; transportation safety, recognizing both the need for sufficient resources for inspection and enforcement and the impact on the financial health of carriers on their decisions affecting safety; and the maintenance of a Canadian-owned and controlled transport sector that provides employment for Canadians.

We urge this committee to press the government to take immediate action to save the Canadian transportation network.

Thank you, Mr. Chairman and gentlemen.

The Chairman: Thank you very much.

[*Translation*]

Comme point final des propositions de la Commission, la recommandation 38 souligne un des problèmes de base de la stratégie de déréglementation. Il s'agit de l'appel si souvent lancé pour des règles du jeu équitables en ce qui concerne les taxes des compagnies de transport canadiennes. Si la réciprocité de nos taxes à celles de l'étranger est le seul instrument dont le gouvernement dispose dans ce secteur, nous avons de toute évidence abandonné notre pouvoir souverain de contrôler notre destinée sociale et économique.

Ainsi, par exemple, si on taxe le carburant de sorte que le prix reflète son coût à long terme et qu'on contrôle sa consommation afin de répondre aux objectifs de conservation et de protection environnementale à long terme, pourquoi nous faudrait-il désorganiser notre marché dans le simple but de refléter le prix inférieur du carburant aux États-Unis ou ailleurs?

Comme nous l'avons expliqué au départ, nous ne croyons pas que les principes de base du rapport de la Commission d'examen soient fondés.

Trop de commissions, royales ou autres, se sont penchées sur la question des transports au Canada au cours des dernières années, pendant que nos secteurs du transport ferroviaire, des lignes aériennes et du camionnage glissaient rapidement vers l'abîme.

Une partie de ce que nous avons perdu au cours de cette croisade insensée au nom de la déréglementation est perdue à tout jamais, et nous estimons qu'il faut passer rapidement aux actes pour conserver ce qui reste de notre système décimé de transport.

Comme nous l'avons dit à la Commission d'examen, il faut immédiatement adopter un système de réglementation qui mettra fin au démantèlement de notre système de transport et qui nous permettra de prendre des décisions logiques en matière de politique, basées sur des objectifs stratégiques à long terme.

Nous avons préconisé un office de réglementation comptant des représentants de toutes les parties intéressées, à l'abri de toute influence politique, et possédant une capacité d'analyse reconnue.

L'organisme de réglementation devra traiter directement des facteurs suivants: la santé à long terme du secteur des transports, particulièrement la santé financière des transporteurs licenciés; l'impact sur le développement régional à longue échéance du secteur des transports et des services qu'il fournit, qui exigera un système de licences pour les routes et les niveaux de service, avec des limites sévères sur l'abandon de routes; l'impact environnemental; le besoin d'une infrastructure et des paramètres nécessaires à une planification à long terme; la sécurité des transports, en tenant compte du besoin de ressources suffisantes pour l'inspection et l'application des lois et de l'impact de la santé financière des transporteurs sur leurs décisions touchant la sécurité; la préservation d'un système de transport à propriété canadienne et contrôlé par le Canada, qui sera une source d'emplois pour les Canadiens.

Nous prions le comité de presser le gouvernement de prendre sans tarder les mesures nécessaires pour sauvegarder le système canadien de transport.

Merci, monsieur le président, messieurs.

Le président: Merci beaucoup.

[*Texte*]

We will go now to questions and comments. Mr. Manley, please.

Mr. Manley: Thank you, Mr. Chairman.

Thank you, gentlemen, for coming and making your presentation today.

I understand, having been contacted by my researcher, that you've experienced some difficulty in obtaining copies of the reports that were commissioned by the review commission. Is that the case? And I wondered whether you had endeavoured to obtain copies from our committee clerk.

Mr. Louis Erlichman (Canadian Research Director, International Association of Machinists and Aerospace Workers): I must admit that when the review commission was still alive we did not ask them directly for copies of the reports. When we were preparing our submission for this committee, we went to the National Transportation Agency and were told in effect that the reports were not generally available. They apparently had one copy in the agency. It seems the commission did not go out of its way to make those background studies available, which is a little unusual. I don't know whether you can read any more into it than that.

Mr. Manley: Did you try to get them from our committee?

Mr. Erlichman: I asked some of the members of the committee, and I gather members of the committee have not yet received copies of the background material.

Mr. Manley: We don't have all of them, but I think the clerk has them.

I just wonder, as a general matter, is it our policy to make those available on request? I'm not sure whether you requested it. Presumably, if witnesses wish to refer to them—

Mr. Erlichman: No, I hadn't asked the committee clerk.

Mr. Manley: Can I presume, Mr. Chairman, that prospective witnesses would have access to them?

The Chairman: Certainly, we'll do everything we can to accommodate witnesses if they request or require particular documents in order to assist them in preparing their briefs.

• 1050

Mr. Manley: You represent a lot of workers, both in the railway mode and the air mode. All of the four major companies in those two modes—CN and CP on the rail side, and Air Canada and Canadian Airlines on the air side—have been going through quite a bit of restructuring, which is the euphemism that's used for laying a lot of people off. Can you give us any indication how those companies in their respective lay-off modes have dealt with labour in terms of trying to permit employees to participate in the decisions being made on downsizing, in dealing with lay-off benefits and labour-management relations that stem from lay-offs of those magnitudes?

[*Traduction*]

Nous allons maintenant passer aux questions et observations. Monsieur Manley, s'il vous plaît.

M. Manley: Merci, monsieur le président.

Je vous remercie, messieurs, d'avoir fait cet exposé.

Je crois savoir, comme me l'a dit mon recherchiste, que vous avez éprouvé des difficultés à obtenir des exemplaires des rapports commandés par la Commission. Est-ce bien le cas? Et je me suis demandé si vous aviez cherché à en obtenir du greffier du comité.

M. Louis Erlichman (directeur des recherches pour le Canada, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale): Je dois admettre que lorsque la Commission d'examen existait encore, nous ne nous sommes pas adressés directement à elle pour obtenir des exemplaires des rapports. Lorsque nous avons préparé notre mémoire pour le comité, nous nous sommes adressés à l'Office national des transports qui nous a dit en effet qu'on ne pouvait généralement obtenir d'exemplaires des rapports. L'Office disait n'avoir qu'un seul exemplaire. Il semble que la Commission ne se soit pas donnée la peine de faire distribuer ces études de base, ce qui est un peu inhabituel. J'ignore si cela cache quelque chose.

M. Manley: Vous êtes-vous adressés à notre comité?

M. Erlichman: Je me suis adressé à certains membres du comité, et je crois savoir que les membres du comité n'ont toujours pas reçu d'exemplaires des textes sur lesquels le rapport se fonde.

M. Manley: Nous ne les avons pas tous, mais je crois que le greffier les a.

Je me demande seulement, de manière générale, si notre politique consiste à en donner des exemplaires sur demande. J'ignore si vous les avez demandés. J'imagine que si les témoins veulent les consulter. . .

M. Erlichman: Non, je ne me suis pas adressé au greffier du comité.

M. Manley: Est-il permis de penser, monsieur le président, que les futurs témoins y auront accès?

Le président: Absolument, nous ferons tout en notre pouvoir pour venir en aide aux témoins s'ils demandent à voir des documents particuliers qui pourraient les aider dans la préparation de leurs mémoires.

M. Manley: Vous représentez énormément de travailleurs dans les secteurs du transport ferroviaire et aérien. Les quatre principales sociétés de ces deux secteurs—le CN et le CP dans le secteur ferroviaire et Air Canada et Canadien International dans le secteur aérien—ont procédé à de sérieuses restructurations, cet euphémisme qu'on utilise pour dire que l'on procède à des mises à pied massives. Pouvez-vous nous dire quelles ont été les relations patronales-syndicales au sein de ces quatre sociétés au moment de ces mises à pied massives et plus particulièrement comment elles ont essayé de permettre aux employés de participer à la prise de décisions sur la compression des effectifs et les indemnités de cessation d'emploi?

[*Text*]

Mr. Blais: It's one thing to deal with lay-offs—and it's important for us to deal with lay-offs and how you take care of laid-off workers—but to concentrate on lay-offs and forget the issue of the future of the transport industry is sidetracking.

Mr. Manley: Well, one question at a time. If you can answer that one, then I'll ask you the next one.

Mr. Blais: Regarding lay-offs in the rail industry, there are provisions in the collective agreement under the negotiated employment security clauses where discussions take place between the railroads and employee union representatives.

For air transport it's done on an ad hoc basis, as the airlines see the situation evolving. When they are faced with lay-offs, they sit down with the unions and discuss how those lay-offs are going to handled. The collective agreements have provisions in them on how it is done. Obviously, our interest is always to see that the affected workers are given opportunities to find other employment, to retrain, to transfer, or to bump. But discussions do take place.

Right now we are in negotiations with Air Canada, as you may well know. It is another area where the company has advised the union that they will be looking at further cuts.

Mr. Manley: You propose a regulatory regime which deals with a number of factors that you've set out on page 4 of your written brief. Is it your point that if such a regime were in force the lay-offs that have occurred and are expected in those sectors would be unnecessary?

Mr. Blais: Lay-offs would depend on how the industry is doing. If you regulate today, obviously you won't eliminate tomorrow's lay-offs. It would have to be something that would be in a longer-term perspective. Obviously, the horse is out of the barn now. You have to catch him first. You have to get the industry organized; you have to get some law and order back in the air transport sector to get it back on track.

Mr. Manley: I'd like to explore that with you, because I'd like to understand in specific terms what you're proposing.

Your members have participated in the Council of Canadian Airlines Employees. Is that not right?

Mr. Blais: Our members have, yes; that's correct.

Mr. Manley: Those members, I presume, are operating on the basis that there should be two national carriers competing in Canada.

Mr. Blais: From their point of view, their only hope to survive as a group of employees is to ensure that their employer survives in the air transport sector. That's how they see their future best assured.

Mr. Manley: What would be the nuts and bolts, if you like, of the regulatory regime? I accept the objectives you set out. You said the regime should deal with the following factors. They are useful in saying, here are the things we need to be concerned about. But I am wondering what you are going to tell the airlines to do. What are the regulatory rules that you envision?

[*Translation*]

M. Blais: Il est important de voir comment sont traités les employés dans les cas de mises à pied, mais il ne faut pas concentrer toute l'attention sur les mises à pied en oubliant l'avenir du secteur des transports.

M. Manley: Enfin, prenons une question à la fois. Si vous répondez à celle-là, je vous poserai la suivante.

M. Blais: Pour ce qui est des mises à pied dans le secteur du transport ferroviaire, les conventions collectives prévoient la tenue de discussions entre les sociétés de chemin de fer et les représentants des syndicats des employés en vertu des dispositions sur la sécurité d'emploi.

Dans le secteur des transports aériens, cela se fait au cas par cas selon l'évolution de la situation. Lorsque les sociétés aériennes constatent qu'elles devront procéder à des mises à pied, elles rencontrent les représentants des syndicats pour déterminer comment se feront les mises à pied. Les conventions collectives contiennent des dispositions sur la façon de procéder. Bien entendu, il est dans notre intérêt de voir à ce que les travailleurs touchés puissent se trouver un autre emploi, se recycler, accepter un poste ailleurs, ou encore de déplacer d'autres travailleurs. Mais il y a des discussions.

À l'heure actuelle, nous négocions avec Air Canada, comme vous le savez sans doute. La société a fait savoir au syndicat qu'elle prévoit de nouvelles compressions d'effectif.

M. Manley: Vous proposez un régime réglementaire qui tiendrait compte de certains des facteurs que vous énumérez à la page 4 de votre mémoire. Nous dites-vous que si un tel régime était en place, il rendrait inutiles les mises à pied déjà décidées et celles prévues?

M. Blais: Les mises à pied dépendraient de la santé du secteur. Bien entendu, si vous réglementez aujourd'hui, vous n'éliminerez pas les mises à pied prévues pour demain. Il faudrait adopter une perspective à plus long terme. Il est trop tard maintenant pour défaire ce qui est fait. Mieux vaut prévenir que guérir. Il faut remettre de l'ordre et de la discipline dans le secteur des transports aériens pour assurer la relance.

M. Manley: J'aimerais pousser un peu plus loin pour m'assurer d'avoir bien compris le détail de ce que vous proposez.

Vos membres ont participé au Conseil des employés des Lignes aériennes Canadien International. Est-ce exact?

M. Blais: Nos membres, oui; c'est exact.

M. Manley: J'imagine que vos membres sont d'avis qu'il devrait y avoir deux grands transporteurs nationaux qui se livrent concurrence au Canada.

M. Blais: Ils estiment que leur seule chance de survie comme groupe d'employés dépend de la survie de leur employeur. D'après eux, c'est la meilleure garantie pour l'avenir.

M. Manley: Pouvez-vous nous dire quels seraient les détails de ce régime réglementaire? J'accepte les objectifs que vous avez énoncés. Vous avez dit qu'il faudrait que le régime tienne compte d'une série de facteurs que vous énumérez. C'est très bien pour que nous sachions quels facteurs doivent être pris en compte. Mais je demande ce que vous allez dire aux lignes aériennes de faire. Quel est le cadre réglementaire que vous réclamez?

[*Texte*]

• 1055

Mr. Blais: One of the first things you'd have to do is look at regulating the seat capacity, which I think the Minister of Transport has recognized is one of the factors that are affecting the airline industry today. Corbeil asked both airlines to cut their capacity. Obviously, the carriers have been unable to discipline themselves in that area. That's one area you could regulate and thus avoid that overcapacity that now exists. You could start regulating the routes again to bring discipline back into the industry.

Mr. Erlichman: I think a return to an analysis of the financial state of carriers is essential. This jumping to the notion of fit, willing, and able—and what fit and able means is very much up in the air—doesn't make sense. You have to go back to looking at financially where carriers are when you license them—make sure of their financial situation—and monitor and regulate them to make sure they don't commit financial hara-kiri.

Mr. Manley: Financial test on entry.

Mr. Erlichman: Financial test on entry and financial test in relation to routes and so on—and Nationair is a kind of example where a carrier has been allowed to go off in any direction—and probably as well, within limits, some fare regulation, although I think a much looser regime than was in place before 1984 probably makes sense at this point.

Mr. Manley: On the capacity issue, as you know, this is an issue we have been struggling with, trying to figure out how it might be done.

When Hollis Harris was before this committee, he said that overcapacity was a problem, but given that they already own the aircraft, flying them half empty was better than not flying them at all. In other words, if I can recall, and I am paraphrasing—I may not be doing him justice, and I'm sure I'll get a letter if I don't do him justice—he more or less implied that flying them half empty is bad, but leaving them on the ground would be worse, because even half empty there is a marginal benefit, given that they already own the aircraft. I suppose the same would be true of Canadian, for whatever reason.

The report refers to the fact that in the 1980s the airline companies bought aircraft, expecting that demand would continue to rise, but it didn't, and now they have the aircraft, and they are very expensive. Sitting on the ground they are almost as expensive as when they are in the air; not quite, but almost. So if you can fly them with half the seats filled, you actually make enough to cover the variable costs. You are not covering the fixed costs anyway, whether they are on the ground or in the air.

I'm not rejecting your suggestion, because it's one we have been trying to figure out how it might work. But as the report indicates, last summer, between Toronto and Vancouver—one of the prime routes—more than half the seats were empty. If

[*Traduction*]

M. Blais: Il faudrait d'abord envisager de réglementer le nombre de sièges disponibles et le ministre des Transports a admis que c'est l'un des facteurs responsables de la situation qui prévaut aujourd'hui dans le secteur des transports aériens. M. Corbeil a demandé aux deux compagnies aériennes de réduire leur capacité. Manifestement, les deux transporteurs n'ont pas su se discipliner à cet égard. Vous pourriez réglementer cet aspect et mettre fin au problème de capacité excédentaire qui existe aujourd'hui. Vous pourriez aussi commencer à réglementer à nouveau les trajets pour redonner un peu de discipline à ce secteur.

M. Erlichman: À mon avis, il faut se remettre à analyser la situation financière des transporteurs. Il m'apparaît insensé de mettre l'accent uniquement sur la notion de «prêt, apte et disposé»—d'ailleurs qui sait ce que cela signifie. Il faut recommencer à vérifier la solidité financière des transporteurs avant de leur accorder une licence et ensuite effectuer des contrôles périodiques pour éviter qu'ils ne courent au suicide financier.

M. Manley: Un test d'aptitude financière à l'entrée.

M. Erlichman: Un test d'aptitude financière à l'entrée et à l'égard des trajets, etc.—et Nationair est l'exemple d'un transporteur à qui l'on a permis de s'éparpiller dans tous les sens—et probablement aussi, à l'intérieur de certaines limites, la réglementation des tarifs même si je crois qu'un régime beaucoup plus souple que celui qui existait avant 1984 serait plus approprié aujourd'hui.

M. Manley: S'agissant de la capacité, comme vous le savez, nous nous torturons les méninges pour tenter de trouver une solution.

Quand Hollis Harris a comparu devant le comité, il nous a dit que la capacité excédentaire est un problème mais que, étant donné qu'il possède déjà les appareils, il est préférable de les exploiter même s'ils ne sont remplis qu'à moitié plutôt que de les laisser immobilisés au sol. Autrement dit, si ma mémoire est fidèle et je vais le paraphraser—je ne lui rendrai peut-être pas justice et on m'écrira certainement pour me le reprocher—il nous a donné à entendre que ce n'est pas une bonne idée d'exploiter des appareils à moitié vides, mais qu'il est pire de les laisser au sol puisque dans le premier cas, il y a moyen de dégager ne serait-ce que des profits marginaux étant donné que l'appareil leur appartient. J'imagine que nous pourrions en dire autant de Canadien International.

Le rapport de la Commission rappelle que dans les années quatre-vingts, les compagnies aériennes ont acheté des appareils en prévoyant une augmentation de la demande qui ne s'est jamais concrétisée de sorte qu'elles sont maintenant propriétaires de ces appareils très coûteux. Les coûts de propriété de ces appareils immobilisés au sol sont presque aussi élevés que les coûts d'exploitation; pas tout à fait mais presque. Ainsi, si la compagnie les exploite même s'ils ne sont remplis qu'à moitié, c'est déjà suffisant pour couvrir les coûts variables. On ne couvre pas les frais financiers de toute façon, que les appareils volent ou qu'ils restent au sol.

Je ne rejette pas votre suggestion puisque nous cherchons nous-mêmes à trouver une solution au problème. Or, comme l'indique le rapport, l'été dernier, entre Toronto et Vancouver—l'une des liaisons les plus populaires—plus de la

[*Text*]

we were to move in and say, let's cut that, by law, to require the carriers to reduce those seats by a factor and bring it down closer to what was actually used, does that help or hurt the financial condition of the carriers in the short term? And maybe I should ask you as well, when you are responding to that, how we should deal with this notion that these decisions to buy aircraft were made on wrong assumptions, but they were made and the obligations incurred, and the companies have to pay the bill.

Mr. Blais: Before Louis elaborates on that, I want to make a general observation.

That type of thinking that you are paraphrasing of Hollis Harris, which sounds quite close to what he may have said, is what is driving some companies out of business. That was Mr. Obadia's rationale when he tried to compete against Air Canada on the rapid air routes, and today we see where that got him. It didn't save his airline; it didn't save the hundreds and thousands of jobs that he was claiming it would save.

• 1100

That certainly is not the answer. And yes, the airlines have a problem there, but they brought it on themselves.

Mr. Erlichman: I don't want to suggest that you are going to be in situations where it makes sense to fly an aircraft half empty as opposed to leaving it on the ground. I am a little skeptical about whether that's entirely what's behind Air Canada's strategy at this point. But that's another question.

Regulating capacity is not going to get you out of the problem. Airlines have to make investments based on long-term forecasts, and you are going to have ups and downs and a variety of other things. But it will certainly make the environment somewhat more stable, in the sense of an airline knowing the hoops it has to go through to get particular routes and to expand. Air Canada bought a bunch of 747 "combi's", expecting they were going to get Pacific routes and a variety of other things, which is why they are sitting in a desert.

It won't get rid of that short-run problem. There are going to be ups and downs in the industry. What drives the industry is the state of the economy. But it will make the situation considerably more stable.

I was here when Mr. Harris was making that presentation to the committee. It was in another room!

Mr. Manley: A bigger room.

Mr. Erlichman: He made, to me, a kind of incredible argument that neither Air Canada nor Canadian could cut capacity, even though they are losing money—and each of them should probably be cutting 20%—and that they couldn't reregulate, when it was clear that only reregulation was going to get them out of that mess. It seems to me there was a degree of inconsistency in the position that was put forward.

Mr. Benjamin: Gentleman, there is a lot of talk going on about mergers. The discussions between the two major airlines broke down, but I understand that exploratory discussions are going on between CN and CP on the possibility of a railway merger.

[*Translation*]

moitié des sièges restait vide. Si nous devions intervenir et légiférer pour obliger les transporteurs à réduire le nombre de sièges dans une proportion donnée, afin de ramener le nombre de sièges disponibles plus près du nombre de sièges effectivement occupés, est-ce que cela améliorerait la situation financière des transporteurs à court terme? Je devrais peut-être aussi vous demander ce que nous devrions répondre à ceux qui disent que les décisions d'acheter ces appareils étaient fondées sur de fausses hypothèses, soit, mais que les appareils ont été achetés, les obligations prises et que les compagnies doivent maintenant payer la note.

M. Blais: Avant que Louis ne vous réponde plus en détail, j'aimerais faire un commentaire d'ordre général.

Ce raisonnement de Hollis Harris que vous paraphrasez, assez bien à ce qu'il me semble, contribue justement à acculer ces compagnies à la faillite. C'est le raisonnement que tenait M. Obadia lorsqu'il a tenté de faire concurrence à Air Canada sur les trajets desservis par Rapid Air, et aujourd'hui nous voyons ce que cela a donné. Il n'a pas réussi à sauver sa compagnie ni les centaines et les milliers d'emplois qu'il prétendait pouvoir sauver.

Ce n'est certainement pas la solution. Eh oui, les compagnies aériennes ont un problème à ce niveau-là, mais elles sont à blâmer.

M. Erlichman: Je ne voudrais pas dire qu'il est parfois indiqué d'exploiter des appareils à moitié vides au lieu de les laisser au sol. Je ne suis pas convaincu que ce soit le pilier de la stratégie d'Air Canada. Mais c'est là une autre question.

Ce n'est pas en réglementant la capacité que l'on réglera le problème. Les compagnies aériennes doivent prendre des décisions d'investissement fondées sur des prévisions à long terme, et il est normal qu'il y ait des hauts et des bas. Toutefois, la réglementation apporterait une certaine stabilité en ce sens que les compagnies aériennes sauraient à quelles exigences elles doivent se plier pour obtenir la desserte de certains trajets et le droit de prendre de l'expansion. Air Canada a acheté toute une série de 747 «mixtes» prévoyant qu'elle obtiendrait les trajets du Pacifique et d'autres encore, et c'est pour cela que ces avions restent stationnés dans un désert.

Cela ne réglera pas ce problème de courte durée. Il y aura toujours des hauts et des bas dans le secteur du transport aérien. Il subit les contrecoups de l'économie. Mais la réglementation rendra la situation beaucoup plus stable.

J'étais présent quand M. Harris a comparu devant le comité. C'était dans une autre salle.

M. Manley: Une plus grande salle.

M. Erlichman: À mon avis, il a présenté un argument tout à fait incroyable lorsqu'il a dit qu'Air Canada et Canadien International ne pouvaient pas réduire leur capacité, même si elles perdent de l'argent—et chacun des deux transporteurs devrait réduire la capacité de 20 p. 100—et qu'il ne pouvait y avoir rétablissement de la réglementation même s'il est bien clair que c'est pour elles la seule planche de salut. J'ai trouvé que son argumentation était illogique.

M. Benjamin: Messieurs, on parle beaucoup de fusion. Les pourparlers entre les deux principales compagnies aériennes ont achoppé, mais je crois comprendre que le CN et le CP envisagent eux aussi la possibilité d'une fusion.

[*Texte*]

I would like to know how your union feels about mergers—mergers in these two instances I have illustrated—versus Canadian airlines or Canadian railroads taking ownership or part ownership of or becoming partly owned by a U.S. or other foreign airline. I don't know that any railroad anywhere else in the world would be the slightest bit interested in either one of ours. What ramifications would you see of that compared to the situation we are currently in?

Mr. Erlichman: In the airline business, and I guess it's true as well for the railways, you are going to have either a monopoly or an oligopoly in this market. The choice essentially is a regulated versus an unregulated monopoly or oligopoly.

From our point of view, maintaining at least the situation where you have two competing carriers within a regulatory framework offers some competition. It makes practical sense to try to save that level of competition between two carriers. But you need to regulate in order for that to happen.

What was assumed in the National Transportation Act, and in fact in some of the policies before that, was that if you take away government regulation the market will bloom and you will have all kinds of competitors springing up and everything else. But that has not happened, and you are moving rapidly towards a monopoly.

In terms of the foreign aspect, I think it's pretty clear that if a Canadian carrier gets into a close alliance in some kind of joint ownership position with one of the larger American carriers, they are going to be dominated by the larger American carrier.

• 1105

Unfortunately, if nothing is done we will be in a monopoly position. There is going to be all this messing around with the various authorities looking at the Canadian Airlines/American Airlines deal. If Canadian Airlines goes bankrupt, we will have one carrier. This review commission report suggests that the way you deal with that is you allow American carriers into the Canadian market to compete; you give them cabotage rights in Canada. You will be left with one monopoly carrier.

But Air Canada is very weak. You can argue that it is perhaps financially weaker than Canadian, but it has a bit more cash in the bank. But it is losing more per day. And they'd be dead. So basically what you'd be guaranteeing is that we wouldn't have a Canadian carrier, except as a small feeder outlet, and that we would be in the hands not of Canadian monopolies but of American monopolies. And right now the American market is dominated by three big carriers, and there are three more that are hanging on financially.

We'd be in a position of being dominated essentially by foreign monopolies. And we'd still not be in the kind of position where we'd have a competitive market, good for consumers, good for economic development, good for shippers, or anybody else.

[*Traduction*]

J'aimerais savoir ce que votre syndicat pense des fusions—dans les deux cas que j'ai mentionnés—par rapport à la possibilité que les compagnies aériennes ou les compagnies de chemin de fer canadiennes prennent des participations dans une compagnie de transport étrangère, américaine ou autre, ou encore leur cèdent une partie de leur capital-actions. À ma connaissance, aucune compagnie de chemin de fer au monde n'aurait l'idée de s'intéresser à l'une ou l'autre de nos deux compagnies de chemin de fer. Si cette option était envisagée, qu'en penseriez-vous compte tenu de la situation actuelle?

M. Erlichman: Dans le secteur du transport aérien, et j'imagine qu'il en va de même dans le secteur ferroviaire, il y aura toujours un monopole ou un oligopole. Le choix se pose essentiellement entre un monopole ou un oligopole réglementé ou non réglementé.

À notre avis, le maintien de deux transporteurs qui se font concurrence à l'intérieur d'un cadre réglementaire permet d'avoir au moins un minimum de concurrence. Il nous apparaît sensé de tenter de maintenir au moins cette concurrence entre deux transporteurs. Or, il faut réglementer pour assurer le maintien de cette concurrence.

La Loi sur les transports nationaux et certaines politiques décidées avant cela s'appuyaient sur l'hypothèse qu'en l'absence de toute réglementation gouvernementale, le marché deviendrait florissant et attirerait une foule de concurrents. Mais ce n'est pas ce qui s'est produit et nous nous dirigeons rapidement vers une situation monopolistique.

Pour ce qui est de l'intérêt des transporteurs étrangers, il m'apparaît assez clair que si un transporteur canadien conclut une alliance quelconque ou s'engage dans des participations croisées avec l'un des principaux transporteurs américains, c'est ce dernier qui dominera.

Malheureusement, si rien n'est fait, nous nous retrouverons avec un monopole. Ce sera tout un chichi pendant que les diverses instances examineront l'alliance entre Canadien International et American Airlines. Si Canadien International fait faillite, nous n'aurons plus qu'un transporteur. D'après le rapport de la Commission d'examen, la solution serait de permettre aux transporteurs américains de faire concurrence aux transporteurs canadiens sur le marché intérieur; il faudrait leur accorder des droits de cabotage. Nous n'aurons plus qu'un transporteur en situation de monopole.

Or, la situation d'Air Canada est précaire. On pourrait dire que sa situation financière est encore moins bonne que celle de Canadien International, mais elle a un peu plus de réserves à la banque. Mais ses pertes quotidiennes sont plus élevées. Elle ne survivrait pas longtemps. Bref, nous n'aurions plus de transporteur canadien, sauf une petite ligne d'apport et nous serions à la merci non pas d'un monopole canadien mais bien d'un monopole américain. D'ailleurs, à l'heure actuelle, le marché américain est dominé par trois grands transporteurs auxquels s'ajoutent trois autres compagnies dont la situation financière n'est guère reluisante.

Le marché serait à toutes fins utiles dominé par des monopoles étrangers. Malgré tout, il n'existerait pas sur le marché cette concurrence qui est bonne pour les consommateurs, pour le développement économique, pour les expéditeurs ou pour un quelconque autre groupe d'utilisateurs.

[*Text*]

We do not like the idea of mergers, at this point. Mergers mean one monopoly carrier. And if you're regulating, we're probably better off with at least two major carriers in each sector.

Certainly in the airlines we're not talking about Air Canada and Canadian being mini-carriers. One of the many studies done for all of these commissions and reports looked quite explicitly at the size of Air Canada and Canadian. You're not talking about a two-or three-airplane outfit, you're talking about 100 jets in each fleet. They are big enough.

Ten years ago the conventional wisdom was that the big carriers were dead and only the small, nimble guys would survive. Now you have to be a mega-carrier with 500 to 1,000 jets to survive. Maybe the conventional wisdom, five years from now, will be something else. But if we don't do anything, we're not going to have any carriers at all in Canada.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I take it then that you see that the ideal situation would be reregulation—regulations to the extent that you would stop the airlines from cutting their own throats—as opposed to mergers. Selling tickets at a loss, for example, is beyond me. You aren't going to be in business long when you sell tickets at less than cost. And you're opposed to foreign ownership in this country. You feel the solution is reregulation and do all possible to keep the present two airlines healthy.

I'd like to remind you that when you talk about monopolies, for a lot of years Trans-Canada Airlines was a monopoly. When I was first elected, whether I was on one of the new DC-9 jets or on a Vanguard four-motor job, the round trip, economy fare, Regina to Ottawa, was $126, and first class was $160. Now it's over $1,200 for a round trip, business class, which I guess is somewhere between economy and first class. In those days they had a monopoly. There were rules about how many routes they could enter and particularly how many they could exit.

Would you feel, if worse came to worst, that we would have to reregulate to the extent that airlines would have to be told that they can't have only the lucrative routes, they have to take some bad with the good, and therefore you'd reregulate in terms of entry and exit into routes?

Mr. Erlichman: Yes.

Mr. Benjamin: I'm glad somebody agrees with me, but then you guys don't have any power.

• 1110

On the matter of lay-offs, there has been a lot of talk—a lot of fears broadcast in the media—that if there was a merger between Air Canada and Canadian a lot of lay-offs would result. And they've both made announcements recently as

[*Translation*]

Pour l'instant, nous ne sommes guère favorables à l'idée de fusion. Les fusions mènent aux monopoles. S'il doit y avoir réglementation, il est préférable qu'il y ait au moins deux grands transporteurs dans chaque secteur.

Dans le secteur du transport aérien, nous ne souhaitons pas qu'Air Canada et Canadien International soient de mini-transporteurs. L'une des nombreuses études réalisées pour toutes ces commissions et pour tous ces rapports s'est penchée justement sur la taille d'Air Canada et de Canadien International. Il ne s'agit pas d'entreprises exploitant deux ou trois appareils, mais bien d'une flotte comptant chacune 100 avions à réaction. Elles sont de taille respectable.

Il y a dix ans, il était généralement admis que les jours des grands transporteurs étaient comptés et que seuls les petits transporteurs les plus souples survivraient. Aujourd'hui, pour survivre, il faut être un méga-transporteur avec une flotte de 500 à 1 000 avions à réaction. Dans cinq ans, notre bilan de la situation sera sans doute tout à fait différent. Quoi qu'il en soit, si nous n'agissons pas, nous n'aurons plus aucun transporteur au Canada.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'en conclus alors que pour nos témoins, l'idéal serait le rétablissement de la réglementation—dans le but d'éviter que les compagnies aériennes ne courent au suicide—plutôt que les fusions. Pour ma part, je ne comprends pas que l'on puisse vendre des billets à perte. On ne peut pas survivre longtemps lorsque l'on vend des billets à un prix inférieur au coût. Par ailleurs, vous vous opposez à la propriété étrangère. Vous estimez que la solution c'est le rétablissement de la réglementation et qu'il faut faire tout ce que l'on peut pour assurer la viabilité des deux compagnies aériennes existantes.

J'aimerais vous rappeler que pendant de nombreuses années, Trans-Canada Airlines était un monopole. Quand j'ai été élu la première fois, quand je faisais le vol Regina-Ottawa dans l'un des nouveaux avions à réaction DC-9 ou dans un appareil Vanguard à quatre moteurs, le voyage aller-retour en classe économique coûtait 126$ et, en première classe, 160$. Aujourd'hui, il en coûte 1 200$ pour l'aller-retour en classe affaires qui, me semble-t-il, est à mi-chemin entre la classe économique et la première classe. À cette époque, la compagnie avait un monopole. Des règles dictaient le nombre de trajets qu'elle pouvait desservir et le nombre de trajets qu'elle pouvait abandonner.

Croyez-vous que, si nos pires craintes se réalisaient, il faudrait réglementer à nouveau et aller jusqu'à dire aux compagnies aériennes qu'elles n'obtiendront pas que les trajets les plus lucratifs mais qu'il leur faudra prendre le bon avec le moins bon? Pensez-vous qu'il faudrait reréglementer à la fois les droits d'entrée et de sortie pour certains trajets?

M. Erlichman: Oui.

M. Benjamin: Je suis ravi de voir que quelqu'un partage mon avis. Ah mais, vous n'avez aucun pouvoir.

On a beaucoup dit qu'une fusion entre Air Canada et Canadien se traduirait par un grand nombre de mises à pied—et les médias se sont faits l'écho de nombreuses appréhensions. Les deux lignes aériennes ont annoncé récemment le nombre

[*Texte*]

to how many they intend to lay off in the next year or two. Have you done any kind of an analysis on how many people have been laid off by each airline over the last three, four, five years and compared it with any projected analysis of what the lay-offs would be if they merged?

Mr. Erlichman: We don't have an exact figure in terms of lay-off. Both carriers, if you add them together over the last couple of years, really mostly over the last year, have laid off a couple of thousand workers, and undoubtedly there are more in the works.

If you want to assume that there's going to be this merged carrier, I think Air Canada's management's fantasy is essentially that Canadian Airlines will go away; that Air Canada won't have to pick up any of their accumulated debt; that Air Canada will be able to pick up foreign routes and any of the assets they would like, basically for nothing or very cheaply, and then go on merrily for several years as a protected monopoly carrier raising fares in this country. If you want to look at that kind of a scenario, that will give you one thing.

If Air Canada and Canadian come together, you're going to have one company with a tonne of debt, one financially weak company, weaker than the two financially weak companies that were there before, plus the costs of merging the two carriers. It's not cheap to get rid of the people you're going to be getting rid of, to get rid of the routes and get rid of the airplanes, and so on.

Realistically, if you look at merging those, what you are going to have is a dead carrier. In the best of all possible circumstances, if you do not do what this review commission suggested, which is allow American carriers in to pick off profitable routes, it's going to be a very dicey thing as to whether that carrier survives at all. And they're going to survive only by cutting back huge amounts of capacity and laying off a lot of people.

You can make up numbers. You can talk about 10,000. You can talk about 15,000. You can talk about 8,000. You can invent any number you want. Quite honestly, it's going to be a worse situation than maintaining the two carriers and having some kind of a structured reduction in capacity in the two carriers.

Mr. Benjamin: A number of countries in Europe, and in some instances a consortium of countries, decided decades ago that they couldn't afford the luxury of more than one national airline or more than one national railway, and they have a hell of a lot bigger populations than we do. Whether it's France, or Germany, or Great Britain, or the combined four Scandinavian countries, or Italy, they have only one airline. Any time I'm in Europe I don't hear any talk about monopoly. They have to justify every nickel of their fares. They have to justify the number of flights per route, and they have to justify every route before a public commission, and the public has every chance to object or support, or whatever they want to do. You don't hear any big uproar about monopolies in those countries.

And here we are trying to play in a champagne league with a beer operation, trying to imitate the United States, on a smaller scale in Canada, of course. So what's the problem?

[*Traduction*]

d'employés qu'elles avaient l'intention de mettre à pied dans les 12 à 24 mois qui viennent. Avez-vous fait une analyse pour déterminer le nombre d'employés qui ont été mis à pied par chacune des deux lignes aériennes depuis trois, quatre ou cinq ans et avez-vous comparé ces chiffres avec le nombre de mises à pied prévu en cas de fusion?

M. Erlichman: Nous n'avons pas de chiffre exact pour ce qui est des mises à pied. Ensemble, les deux transporteurs ont mis à pied quelque 2 000 travailleurs depuis quelques années, surtout depuis un an, et il y a certainement d'autres réductions d'effectifs qui sont prévues.

Vous avancez l'hypothèse d'une fusion de deux transporteurs. Je pense que le rêve de la direction d'Air Canada est que Canadien disparaisse; qu'Air Canada n'ait pas à assumer sa dette accumulée, même pas en partie; qu'elle puisse acquérir gratuitement ou à faible prix les routes vers l'étranger et n'importe quel appareil qui l'intéresse et que, devenue un monopole protégé, elle puisse faire son petit bonhomme de chemin pendant plusieurs années, libre d'augmenter ses tarifs. Si vous envisagez un scénario de ce genre, vous obtiendrez un certain résultat.

Si Air Canada et Canadien décident de fusionner, le résultat sera un transporteur écrasé de dettes, une société financièrement malade, plus faible que les deux transporteurs déjà financièrement mal en point, sans compter les coûts de la fusion. Il y a un prix à payer pour se défaire d'employés, de routes et d'appareils.

Soyons réalistes: le fruit d'une fusion entre ces deux lignes aériennes serait un transporteur mort-né. Dans les meilleures circonstances possibles, si vous rejetez ce qu'a proposé la Commission d'examen, c'est-à-dire de permettre aux transporteurs américains de mettre la main sur les routes rentables, les chances de survie de ce transporteur seront bien minces. Il ne pourra survivre qu'en réduisant énormément sa capacité et en mettant à pied un grand nombre d'employés.

Choisissez un chiffre, n'importe lequel: 10 000, 15 000, 8 000. Vous pouvez inventer n'importe lequel chiffre. La vérité est que ce sera bien pire que si l'on maintient deux transporteurs avec une certaine réduction structurée de leurs capacités respectives.

M. Benjamin: Un certain nombre de pays européens et, dans certains cas, un regroupement de pays, ont décidé il y a déjà quelques décennies qu'ils ne pouvaient plus s'offrir le luxe d'avoir plus d'une ligne aérienne nationale ou plus d'une compagnie de chemin de fer nationale, et leurs populations sont beaucoup plus nombreuses que la nôtre. La France, l'Allemagne, la Grande-Bretagne, les quatre pays scandinaves ensemble, l'Italie, n'ont qu'une seule ligne aérienne. Quand je vais en Europe, je n'entends jamais parler de monopole. Les transporteurs doivent justifier leurs tarifs jusqu'au dernier cent. Ils doivent justifier le nombre de vols par route, ils doivent justifier chaque route devant une commission publique et le public a pleinement l'occasion de manifester son appui ou son opposition. Bref, ils doivent tout justifier. On n'entend pas de tollés contre les monopoles dans ces pays.

Nous nous prenons pour un orchestre symphonique alors que nous sommes à peine une fanfare. Nous essayons de refaire, à plus petite échelle, ce que font les États-Unis. Alors, où est le problème?

[*Text*]

If you're going to reregulate, you're going to have to have airlines or railroads or whatever appearing before a public utilities board, or CTC, or NTA, or whatever you want to call them, to justify every move they're going to make in terms of fares, routes, number of flights per route, kinds of aircraft, safety procedures. There will be no cutting of corners, as you and I know there has been since deregulation, to try to get ahead of the other guy. Competition has caused us more trouble than anything else.

• 1115

Why would you worry so much about that when the opposite is going to be worse?

Mr. Erlichman: Well, do a simple comparison. Our population is smaller than France's or Britain's or whatever. Because of our geography we have in fact a big domestic market. The British domestic market and the French domestic market are not big. Those carriers are international carriers.

Mr. Benjamin: They hardly bother flying domestic.

Mr. Erlichman: Essentially, they have good rail systems, which we do not have. That is one of the reasons.

The basic point is that there is no technical reason that Air Canada and Canadian cannot both be viable. They are technically large enough to be viable. They are not little two-or three-aircraft outfits. The only way they can be driven out of business by larger carriers is if we allow predatory action. If we take the attitude that only the biggest of the big can survive, we are not going to have any Canadian companies. The Americans are always going to have bigger ones, because they have bigger markets.

Mr. Atkinson (St. Catharines): You have stated that you want reregulation and yet you want competition in the airlines with two airlines. Not to get into an argument, but from everything we have seen, I do not know if there is enough of a market for two viable carriers with reregulation.

One group that appeared in front of us said that based on world statistics, Canada can support about sixth-tenths of an airline. We have seen Canadian looking at a financial infusion from American, and Air Canada will probably have to go that route as well. In a merger they would probably have to look for a partner elsewhere if they wanted to compete.

Mr. Erlichman: All I can say is that ten years ago the same people who were talking about mega-carriers—and I would say quite literally the same people—and that you needed to be double the size of Air Canada and Canadian Airlines to survive are saying that some of the small nimble guys who go out and lease planes and have no overheads will survive. The conventional wisdom on this changes. The point is, once you get over a certain size, whether it is 20 or 30 jet aircraft—it is not a matter of just straight size, but a certain density of operation—then you are technically a viable carrier.

[*Translation*]

Si nous rétablissons la réglementation, les lignes aériennes, ou les compagnies de chemin de fer, devront comparaître devant une commission de services publics, ou la CCT, ou l'ONT, appelez-les comme vous voulez, pour justifier chacune de leurs décisions sur les tarifs, les routes, le nombre de vols par route, le genre d'appareils, les procédures en matière de sécurité. Elles ne pourront plus couper les coins comme elles le font depuis la déréglementation, et vous le savez aussi bien que moi, pour essayer de dépasser l'autre. La concurrence a fait plus de mal que de bien.

Pourquoi tellement vous inquiéter de cela alors que le contraire sera pire?

M. Erlichman: Eh bien, faisons une simple comparaison. Notre population est inférieure à celle de la France ou de la Grande-Bretagne. En raison de notre géographie, nous avons, en fait, un vaste marché intérieur. Les marchés intérieurs de la Grande-Bretagne et de la France ne sont pas grands. Leurs transporteurs sont des transporteurs internationaux.

M. Benjamin: Ils n'offrent pour ainsi dire pas de service intérieur.

M. Erlichman: En fait, ils ont un beau réseau ferroviaire, ce que nous n'avons pas. C'est l'une des raisons.

Ce qu'il faut savoir c'est qu'il n'y a pas de raison pratique pour qu'Air Canada et Canadien ne soient pas tous deux viables. En principe, les deux sociétés sont assez grandes pour être viables. Ce ne sont pas de petites entreprises qui exploitent deux ou trois appareils. Elles ne pourront être chassées du marché que si nous permettons aux grands transporteurs de jouer les prédateurs. Si nous décidons que seuls les géants peuvent survivre, nous n'aurons pas d'entreprise canadienne. Les Américains auront toujours de plus grandes entreprises, car ils ont de plus grands marchés.

M. Atkinson (St. Catharines): Vous avez dit que vous voulez que la réglementation soit rétablie. Or, vous voulez aussi qu'il y ait deux lignes aériennes qui se fassent concurrence. Je ne veux pas m'engager dans un débat, mais d'après tout ce que j'ai appris, je doute qu'il y ait un marché suffisant pour que deux transporteurs puissent survivre si la réglementation est rétablie.

L'un des groupes qui ont comparu devant nous nous a dit que d'après les statistiques mondiales, le marché canadien peut faire vivre six dixièmes d'une ligne aérienne. Canadien a essayé d'obtenir une injection de capitaux d'American et Air Canada devra probablement suivre son exemple. En cas de fusion, elles seraient probablement obligées de se chercher un partenaire si elles veulent que la nouvelle société soit compétitive.

M. Erlichman: Tout ce que je peux vous dire c'est qu'il y a dix ans, les mêmes personnes—et je dis bien les mêmes personnes—qui disaient qu'il faut des méga-transporteurs et qu'il fallait qu'une ligne aérienne ait deux fois la taille d'Air Canada et de Canadien pour survivre disent aujourd'hui que ce sont des petites entreprises très souples, celles qui louent des appareils et qui n'ont pas de frais généraux, qui survivront. Sur ce point, l'orthodoxie est changeante. Le fait est que lorsqu'on a atteint une certaine taille, que l'on ait 20 ou 30 avions à réaction—il ne s'agit pas simplement d'une question de taille, mais d'une certaine densité d'activité—on doit, en principe, être viable.

[*Texte*]

There have been studies done in recent years. Canadian Airlines can compete in terms of cost with United, American, and Delta in the United States. Everybody is having problems these days because of the state of the economy and because they are all doing each other in.

Mr. Atkinson: The thing is, though, that you look at the entire industry and you say that your point is that you want reregulation and that you also want two airlines to compete. You are trying to get the best of both worlds. I do not know how a regulatory body is going to be able to make better decisions than business people who are running the airlines, with shareholders after them and all the other things that go on with it. What Mr. Benjamin was getting at is that either you have a monopoly and you regulate that monopoly or you let the market go and you let them decide that way.

Mr. Erlichman: Well, you talk about a businessman making decisions. When Mr. Harris appeared before this committee he made what seemed to be to me an illogical argument. There had to be a 20% cut in capacity; there were too many planes with too many empty seats flying out there. But he said that neither Canadian Airlines nor Air Canada could cut, because we would lose market share, which I do not understand entirely if you are flying empty seats. When asked about reregulation he said we can't do that, because somehow the consumers don't like it.

• 1120

It's clearly a situation where businessmen working in the market aren't going to make the right decision. They haven't made the right decisions.

We had regulated competition before 1984. That's what the CTC was doing. You may argue about the way they regulated and say that they were too rigid, that it took too long to get a route change, or that you shouldn't have to apply for every change in fare, but they were doing it. At that point there was competition with CP Air, there were regionals, and you weren't down to two carriers at that point.

Mr. Atkinson: What do you do, then, in your scenario with bilateral treaties, especially the American treaty? What do we do? Do we just continue to trade city pairs, as we've done previously?

Mr. Erlichman: That makes sense, because there are really only about half a dozen possibilities. We went through the exercise of looking at traffic. You're looking at a handful of extra city pairs that airlines are actually going to fly that are not already covered. You could have gone out and done that deal. Instead they've already spent a couple of years in negotiation and now they're waiting for the new administration in Washington to come back to the table. You could have done the deal. You know what is not already covered. There are no more O and D routes. There are no more routes—people are going from one place to another—that have sufficient traffic to attract an airline. All you have is feed into some of the new American hubs.

[*Traduction*]

Des études ont été faites ces dernières années. Sur le plan des coûts, Canadien est aussi concurrentiel que les sociétés américaines United, American et Delta. Aujourd'hui, elles connaissent tous des difficultés à cause de la situation économique et parce qu'elles cherchent à s'éliminer les unes les autres.

M. Atkinson: Vous, vous regardez l'ensemble de l'industrie et vous dites vouloir que la réglementation soit rétablie, d'une part, et qu'il y ait deux lignes aériennes qui se fassent concurrence, d'autre part. En somme, vous voulez le beurre et l'argent du beurre. Je ne vois pas comment un organisme de réglementation serait en mesure de prendre de meilleures décisions que les gens d'affaires qui dirigent les lignes aériennes, avec des actionnaires qui ne leur laissent aucun répit et toutes les autres choses dont ils doivent tenir compte. Ce que dit M. Benjamin c'est qu'il faut ou bien avoir un monopole réglementé ou alors il faut libéraliser le marché et lui permettre de dicter les décisions à prendre.

M. Erlichman: Eh bien, vous parlez d'un homme d'affaires qui prend des décisions. Lorsque M. Harris a comparu devant ce comité, il a présenté un argument qui m'a semblé illogique. Il a dit qu'il fallait réduire de 20 p. 100 la capacité, qu'il y avait trop d'avions et trop de places invendues. Par contre, il a dit que ni Canadien ni Air Canada ne pouvaient réduire leurs capacités, car elles perdraient leur part de marché, ce que j'ai du mal à comprendre étant donné que leurs vols sont incomplets. Lorsqu'on lui a demandé si nous devrions songer à réglementer de nouveau, il a dit qu'on ne pouvait le faire parce que les consommateurs en seraient mécontents.

C'est évidemment une situation où les transporteurs ne prendront pas la bonne décision. Ils n'ont pas pris les bonnes décisions.

Avant 1984, nous avions une concurrence réglementée. C'est ce que faisait la Commission canadienne des transports. Vous pouvez protester contre la façon dont elle le faisait et dire qu'elle était trop rigide, qu'il fallait trop de temps pour obtenir un changement de route, ou qu'il n'aurait pas fallu obliger les transporteurs à présenter une demande pour chaque modification de tarif, mais c'est ce qui se passait. À ce moment-là, CP Air subissait la concurrence de transporteurs régionaux, on n'en était pas encore réduit à deux transporteurs seulement.

M. Atkinson: Que faut-il faire alors, dans le contexte des traités bilatéraux, et plus spécialement du traité avec les États-Unis? Que faut-il faire? Continuons-nous simplement d'échanger des liaisons, comme nous le faisions auparavant?

M. Erlichman: Bien sûr, car il n'y a vraiment qu'une demi-douzaine de possibilités. Nous avons pris la peine d'examiner la situation du trafic aérien. Il ne reste qu'une poignée de nouvelles liaisons pouvant devenir des destinations de lignes aériennes. Vous auriez pu conclure une entente à leur sujet. Au lieu de cela, après déjà quelques années de négociation, on attend maintenant que les représentants de la nouvelle administration à Washington viennent à la table des négociations. Vous auriez pu conclure l'entente. Vous connaissez les villes qui ne sont pas encore desservies. Il ne reste plus de routes O et D. Il n'y a plus de nouvelles routes—les gens vont d'un endroit à l'autre—c'est-à-dire qu'ils vont aux endroits assez populaires pour attirer une ligne aérienne. Il reste simplement des lignes d'apport pour certaines plaques tournantes américaines.

[*Text*]

There are only a handful of American hubs that are still around, and you know what the feed is. We know there were 23 passengers a day—this was back in 1989, there may now be fewer—going from Ottawa to Chicago. They're not going to fly people Ottawa-Chicago. There might be a market there to fly into a United or an American Airlines hub. You can make that kind of a deal very quickly.

Mr. Atkinson: What about just the European Community? Say Belgium, Sabena Airlines—how is Sabena going to. . .? Are we just going to forget about the rest of the world? They're going to have to make some decisions about national air carriers. I just gave you an example. Are we just to forget about that and just try to regulate, as you say, a duopoly in our market?

Mr. Erlichman: Other countries in the world, including great exponents of the free market like Great Britain over the last decade, have gone out in quite a nationalistic way. Look at all the dealings in air transport that Britain has done in the last decade with the United States. They have basically looked after what is now in effect their carrier—British Airways. You can make an argument about whether you should have one monopoly carrier or another, but they haven't said that they will let the market decide whether our carrier sinks or swims. Britain, to some extent the United States, and other European countries have actively worked for their carriers in international dealings, and I think we have to do the same thing.

Mr. Atkinson: For one carrier?

Mr. Erlichman: For one or two. This notion of size. . . I'm not that old a person, but while I've been with the machinists I've seen the thing turn around 180 degrees from "small carriers are the only ones who survive" to "huge carriers are the only ones that survive", and it may well be five years from now it will be something else, "only carriers with yellow tails will survive". I don't know.

Mr. Atkinson: Speaking of the railways, are you in favour of abandonment and short lines taking over those routes?

Mr. Erlichman: No.

Mr. Atkinson: What's your alternative?

Mr. Erlichman: Well, again, a regulatory regime that requires those railways to maintain service and justify, certainly justify. . . I mean, there's this kind of whole dynamic in the railway abandonment that the railways have. . . For years they did it to passenger rail, until the passenger rail was taken away to VIA. You run down the quality of the service, you lose traffic, then you have a justification for abandoning routes. The whole system leads them down that path.

[*Translation*]

Il ne reste qu'une poignée de plaques tournantes aux États-Unis et vous savez quelles sont les lignes d'apport. Nous savons que 23 voyageurs seulement—c'était en 1989, aujourd'hui il y en a peut-être encore moins—chaque jour se rendaient d'Ottawa à Chicago. Personne ne voudra transporter des voyageurs d'Ottawa à Chicago. Il y a peut-être une possibilité d'y amener des voyageurs à destination d'une plaque tournante de United ou d'American Airlines. On peut conclure une entente de cette nature très rapidement.

M. Atkinson: Que faites-vous de la communauté européenne? Comment la Belgique, avec Sabena—comment Sabena pourra-t-elle. . .? Allons-nous simplement oublier le reste du monde? Les autres pays devront prendre des décisions au sujet de leurs transporteurs aériens nationaux. C'est simplement un exemple que je vous ai donné. Allons-nous tout simplement oublier les autres et essayer de réglementer, disons, l'existence d'un duopole dans notre marché?

M. Erlichman: D'autres pays du monde, notamment de grands partisans du libre marché comme la Grande-Bretagne, ont agi de façon très nationaliste ces dix dernières années. Pensez à toutes les ententes de transport aérien que la Grande-Bretagne a conclues au cours des dix dernières années avec les États-Unis. Ce pays s'est occupé principalement des intérêts de ce qui est maintenant en réalité son transporteur—British Airways. Je suppose qu'on peut discuter du choix du transporteur qui aura le monopole, mais on n'a pas encore dit si on laissera le marché décider de la survie de notre transporteur. Les États-Unis, dans une certaine mesure, ainsi que la Grande-Bretagne et d'autres pays d'Europe ont travaillé activement dans l'intérêt de leurs transporteurs en concluant des ententes internationales, et je pense que nous devons faire la même chose.

M. Atkinson: Pour un transporteur?

M. Erlichman: Pour un ou deux. Pour ce qui est de la grosseur des transporteurs. . . Je ne suis pas tellement vieux, mais depuis que je suis avec les machinistes, j'ai vu les opinions changer radicalement. À un moment donné, on a dit: «Seuls les petits transporteurs peuvent survivre»; ensuite, on a dit: «Seuls les gros transporteurs peuvent survivre»; il est fort possible que dans cinq ans on dise: «Seuls les transporteurs à queue jaune pourront survivre». C'est possible.

M. Atkinson: En ce qui concerne les chemins de fer, êtes-vous en faveur de la cession de lignes et de l'adoption de lignes courtes sur ces routes?

M. Erlichman: Non.

M. Atkinson: Avez-vous une autre solution?

M. Erlichman: Il s'agirait encore une fois d'un régime de réglementation exigeant que les chemins de fer maintiennent le service et justifient, ils doivent certainement justifier. . .je veux dire que les chemins de fer semblent être mûs par cette dynamique d'abandon des lignes. . . pendant des années, ils l'ont fait dans le cas du service-voyageur, jusqu'à ce que ce service soit transféré à VIA. En diminuant la qualité du service, on perd des voyageurs et ensuite on est justifié d'abandonner des routes. Tout le système mène dans cette direction.

[*Texte*]

• 1125

Mr. Atkinson: There are a couple of things. I think the figure is that one-third of the trackage carries about 2% of the freight at the present time, and if they're forced to maintain that you can obviously see the numbers. Even the railway unions that were in here recognized, although they did not like it, that short line was the only thing that was viable.

Mr. Erlichman: I'm not sure that in the long run the short line is a viable option either. The notion that short line is going to save rail track basically depends on the workers taking a hit. That's what it's about. Somebody makes a profit and the workers take wage reductions with fewer workers involved. I question whether that's any long-run solution to anything. I really believe a fairly limited number of short lines are viable.

What you're really talking about is most of the trackage going, and a handful of short lines perhaps surviving. What you're talking about is getting rid of the bulk of the rail network in this country. It's a question of whether you believe that the rail network has some value—environmental value, development value, and so on. Part of the problem with this process is that nobody sat down to look at what it means in the long run not to have these short lines functioning, environmentally. What does it mean for the road upkeep having more trucks on the roads, and so on?

Mr. Atkinson: Isn't that what the provinces and the federal government are doing now, trying to map out the basic rail structure that they've been working on for 18 months, and they don't seem to be getting too far?

Mr. Erlichman: There is so much action going on and there are so many commissions and consultations that it's hard to tell where anything's heading at this point.

Mr. Atkinson: In terms of the railway difficulties, where does the fault lie?

Mr. Erlichman: I'm not sure. I think there's an argument that deregulation is not necessarily entirely directly with respect to the railways but with respect to trucking. The trucking sector is under so much pressure.

Mr. Atkinson: But the railways, what do you think?

Mr. Erlichman: The trucking sector being under pressure puts pressure on the railways. In some circumstances, at least, they're competitive. If you open up trucking and rail to international and American competition, it puts them under pressure. If you're talking about why they're in trouble, one of the reasons is clearly deregulation of both the trucking and the rail sector and opening it up to competition. Clearly the weakened economic situation is another problem.

[*Traduction*]

M. Atkinson: Il y a encore une ou deux choses dont je voudrais parler. On dit, je pense, qu'un tiers des voies sert à transporter environ 2 p. 100 des marchandises à l'heure actuelle et si les chemins de fers sont obligés de maintenir ce service, vous pouvez vous imaginer ce qui arrivera. Même les représentants des syndicats de cheminots qui ont témoigné ici ont reconnu, même si cela ne leur plaisait pas, que la ligne courte était la seule option viable.

M. Erlichman: Je ne suis pas non plus certain qu'à long terme la ligne courte soit une option viable. La notion selon laquelle la ligne courte sauvera les chemins de fer repose au fond sur l'idée que les travailleurs acceptent des concessions. Voilà ce qu'il en est. Quelqu'un fait des profits et les travailleurs subissent des réductions de salaire et leur nombre diminue. Je doute que ce soit une solution à long terme. Je crois vraiment qu'un nombre plutôt limité de lignes courtes serait viable.

En réalité, vous parlez de l'élimination de la plus grande partie des voies, alors que seules quelques lignes courtes survivraient peut-être. Vous parlez donc d'éliminer la plus grande partie du réseau ferroviaire du pays. Il faut vous demander si vous croyez que le réseau ferroviaire a une certaine valeur—une valeur sur le plan de l'environnement, sur le plan du développement, etc. Le problème est que personne ne s'est attardé à réfléchir aux conséquences environnementales à long terme de la disparition de ces lignes courtes. Que signifie l'augmentation du nombre de camions sur les routes, sur le plan de l'entretien de ces routes et sur d'autres plans?

M. Atkinson: N'est-ce pas ce que les provinces et le gouvernement fédéral sont en train de faire, n'essaient-ils pas depuis 18 mois d'élaborer la structure ferroviaire de base, sans faire tellement de progrès, semble-t-il?

M. Erlichman: Il y a tellement de choses qui se passent, il y a tellement de commissions et de consultations, qu'il est difficile de déterminer dans quelle direction on s'en va actuellement.

M. Atkinson: Qui est responsable des difficultés dans le transport ferroviaire?

M. Erlichman: Je n'en suis pas certain. Je pense qu'on peut dire que la déréglementation n'est pas nécessairement tout à fait directement responsable des problèmes du secteur ferroviaire, mais qu'elle l'est dans le cas du camionnage. Le secteur du camionnage subit tellement de pressions.

M. Atkinson: Mais qu'en pensez-vous, en ce qui concerne le secteur ferroviaire?

M. Erlichman: Le fait que le secteur du camionnage subit des pressions entraîne des problèmes pour les chemins de fer. Dans certains cas, du moins, les deux secteurs sont concurrentiels. Si vous ouvrez le secteur du camionnage et des chemins de fer à la concurrence internationale et américaine, ces deux secteurs subissent des pressions. Si vous voulez parler des raisons de leurs difficultés, l'une d'entre elles est évidemment la déréglementation des secteurs du camionnage et des chemins de fer, ainsi que l'avènement de la libre concurrence. La faiblesse actuelle de notre économie est évidemment un autre problème.

[*Text*]

Mr. Atkinson: Do you agree with the commission's statement that the contracts negotiated by the rail sector—income security for life for individuals after eight years—are having an effect, especially since about $942 million of the loss CN is posting is related to the contracts and the labour matter?

Mr. Erlichman: Our members negotiated those provisions.

Mr. Atkinson: I realize that.

Mr. Erlichman: I guess the problem I have is that with the kind of economy and the kind of unemployment we have in this country, the fact that people negotiate job security... It's not quite as nice as it sounds. A lot of them have in fact accepted buy-outs. If you actually have this sort of lifetime job security, it means you sit by your phone for the next 20 years, perhaps, and most people are not really interested in sitting by their phone for the next 20 years.

I don't think there's any reason for them to apologize for being in this situation of having negotiated some kind of limited protection in the kind of environment we're in.

Mr. Atkinson: I'm not asking them to apologize. My question was whether that is also part of the problem.

Mr. Erlichman: It certainly costs the railways money.

Mr. Atkinson: Thank you.

Mr. Blais: I wouldn't readily admit that it's part of the problem. Maybe it's one of the consequences of the problems that brought about this situation. That's not the problem.

The Chairman: We'll move on. Mr. Keyes.

Mr. Keyes (Hamilton West): Thank you, gentlemen, and welcome to the committee this morning.

• 1130

It appears to me from the witnesses we've heard so far that there are a lot of people walking on broken glass. As representatives of air transport workers, can you give me the breakdown of how many of your members belong to Air Canada and how many to Canadian?

Mr. Blais: Right now we have probably around 8,000 who would still be employed by Air Canada; for Canadian it would probably be around 6,500.

Mr. Erlichman: And probably another couple of thousand on other carriers and service companies in the air transport business.

Mr. Keyes: It would be fair to say that there is a lot of stress and tension being experienced by your union today.

Mr. Erlichman: Of course.

Mr. Blais: I think that is putting it... Yes.

Mr. Keyes: I've heard the questions that have been asked by my colleagues, and the answer is that you don't like the idea of a merger. Are you keeping all your options open at this point? I have read your brief. It appears to have a philosophical bent to it. I'm just not quite sure where the union stands today.

[*Translation*]

M. Atkinson: Etes-vous d'accord avec la Commission pour dire que les conventions collectives négociées par le secteur ferroviaire—la sécurité du revenu à vie pour les employés ayant huit ans d'ancienneté—ont un effet, surtout étant donné que sur la perte qu'affiche le CN, environ 942 millions de dollars découlent des conventions collectives et d'autres questions liées à la main-d'oeuvre.

M. Erlichman: Nos membres ont négocié ces dispositions.

M. Atkinson: Je le comprends.

M. Erlichman: Etant donné la situation économique actuelle et le taux de chômage qui sévit au pays, le fait de négocier une certaine sécurité d'emploi... Ce n'est pas aussi merveilleux qu'il paraît. Beaucoup d'employés ont en fait accepté une mise à la retraite avec prime. Quelqu'un qui obtient une telle sécurité d'emploi à vie devra peut-être attendre un appel téléphonique pendant 20 ans et la plupart des gens ne veulent pas vraiment passer les 20 prochaines années à côté de leur téléphone.

Je ne pense pas qu'on soit justifié de leur demander de s'excuser d'avoir réussi à négocier une sorte de protection limitée, étant donné le contexte dans lequel nous vivons.

M. Atkinson: Je ne leur demande pas de s'excuser. Je demandais plutôt si cela faisait également partie du problème.

M. Erlichman: Cela coûte certainement de l'argent aux chemins de fer.

M. Atkinson: Je vous remercie.

M. Blais: Je ne suis pas prêt à admettre que cela fait partie du problème. C'est peut-être l'une des conséquences des problèmes qui ont entraîné cette situation. Ce n'est pas le problème.

Le président: Passons maintenant à M. Keyes.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Je vous remercie, messieurs, et je vous souhaite la bienvenue au comité ce matin.

D'après ce que les témoins nous ont dit, la situation semble précaire pour un bon nombre d'intervenants. À titre de représentant des employés du secteur du transport aérien, pouvez-vous me dire combien de membres de votre syndicat travaillent pour Air Canada et pour Canadien?

M. Blais: Environ 8 000 de nos membres travaillent pour Air Canada et environ 6 500 pour Canadien.

M. Erlichman: Il y a environ 2 000 autres travailleurs qui sont employés par les autres transporteurs aériens et par les entreprises de services.

M. Keyes: Il serait donc juste de dire qu'il y a actuellement beaucoup de tension au sein de vos syndicats.

M. Erlichman: Évidemment.

M. Blais: C'est le moins qu'on puisse... Oui.

M. Keyes: J'ai entendu les questions que mes collègues vous ont posées et vous avez indiqué que vous n'appuyez pas du tout la fusion que d'aucuns ont proposée. Est-ce que vous vous laissez une certaine marge de manoeuvre. J'ai lu votre mémoire. Vous semblez avoir une certaine orientation philosophique. Je ne suis pas vraiment certain de la position adoptée par le syndicat.

[*Texte*]

Mr. Erlichman: We, and certainly our members at Air Canada and Canadian, are not in control of the situation. Our people at Canadian Airlines were put in the position that as far as they could tell, the only chance they were going to survive and have jobs at all—and there was going to be a job loss even in that situation—was in this deal with American Airlines, so they hopped into that more or less in a defensive position. I think a lot of people at Air Canada perhaps have the notion that the only way they are going to survive is through a merger.

It is not a question of having a choice. If we were deciding what to do and we were in control of transportation policy or one or both of the carriers or something like that, we'd be in the position. Keeping our options open is the only thing we can do.

Mr. Keyes: It strikes me that you could consider the airline industry and the people these gentlemen represent a microcosm of the situation our transport industry finds itself in today in our country. We're lacking some kind of a direction. We're lacking hands-on discipline, hands-on creativeness, whether it's air policy, rail policy, seaway policy, etc. The hands-off approach doesn't appear to be working.

I want to follow up on something you touched on just a little earlier. Where were we pre-1984? How many airlines, for example, were operating in this country pre-1984?

Mr. Erlichman: There were two "national/international" carriers. There were four or five regionals. A whole second tier is gone, plus you had a whole set of third-tier carriers. The irony is that in a deregulated environment we have far fewer carriers around. We have far less competition in the supposedly competitive environment than we did in the regulated environment.

Mr. Keyes: So in the regulated environment pre-1984 we had—pick a number—eight major carriers in this country?

Mr. Erlichman: Probably something like that.

Mr. Keyes: We had seven or eight major carriers in this country, all of them providing incredible service because they were all in competition but regulated to the degree that they could all survive.

Mr. Erlichman: Yes.

Mr. Keyes: Have you, as a union, pulled together any information, statistical analysis, pre-1984, to demonstrate how or why we could not return to a pre-1984 situation in the airline industry?

Mr. Erlichman: That's the position—

Mr. Keyes: The government could say things were working pretty well back then, why don't we rturn to that.

Mr. Erlichman: You can't unscramble the eggs in the omelette. We are not going to get Nordair or those old regional carriers to reappear.

Mr. Keyes: I understand that. That's pretty clear. The point I am trying to prove here and trying to get from you is that by going back to a regulated competition—and that may be considered by some to be an oxymoron, but I believe that it is

[*Traduction*]

M. Erlichman: Notre syndicat, ou les employés d'Air Canada et de Canadien qu'il représente, n'exerce aucun contrôle sur la situation. Nos membres à Canadien ont cru comprendre que la seule façon de survivre et de conserver leurs emplois—même si de toute façon il y aurait perte d'emplois—était de conclure une entente avec American Airlines; cela semblait être la meilleure solution au problème. Je crois que bon nombre d'employés d'Air Canada ont l'impression que seule la fusion leur permettra de survivre.

Nous n'avons pas le choix. Si nous décidions des mesures à prendre, que nous étions ceux qui élaboraient la politique en matière de transport ou que nous prenions les décisions pour un des deux transporteurs ou même pour les deux, à ce moment-là, nous aurions un certain choix. Tout ce que nous pouvons faire c'est nous garder des portes ouvertes.

M. Keyes: À mon avis, on pourrait penser que le secteur du transport aérien et les gens qui sont représentés par ce syndicat constituent un microcosme de la situation qui prévaut dans le secteur du transport au Canada aujourd'hui. Nous n'avons pas vraiment d'orientation. Nous n'avons aucune discipline ou créativité pratiques, que cela soit dans le domaine de la politique de transport aérien et ferroviaire, dans le domaine de la voie maritime ou peu importe. La politique de non-intervention ne semble pas fonctionner.

J'aimerais revenir à quelque chose que vous avez dit un peu plus tôt. Quelle était la situation avant 1984? Par exemple, combien y avait-il de lignes aériennes au Canada à l'époque?

M. Erlichman: Il y avait deux transporteurs offrant des services nationaux et internationaux. Il y avait quatre ou cinq transporteurs régionaux. Le deuxième palier n'existe plus, et il y avait en plus à l'époque des transporteurs du troisième palier. Il est ironique de constater que depuis la déréglementation, il y a beaucoup moins de transporteurs. Il y a beaucoup moins de concurrence, depuis qu'on a ce qu'on appelle l'environnement concurrentiel, qu'il y en avait avant la déréglementation.

M. Keyes: Ainsi, avant la déréglementation, avant 1984, nous avions quelque huit transporteurs aériens importants au Canada?

M. Erlichman: Oui, environ huit.

M. Keyes: Il y avait sept ou huit grands transporteurs au Canada, qui offraient d'excellents services parce qu'il y avait concurrence dans un climat de réglementation. S'ils voulaient survivre, ils devaient offrir de bons services.

M. Erlichman: C'est exact.

M. Keyes: Est-ce que votre syndicat a procédé à une analyse statistique de la situation pour démontrer qu'il faudrait retourner à la situation qui existait avant 1984 dans le secteur aérien?

M. Erlichman: C'est la position. . .

M. Keyes: Le gouvernement pourrait dire que les choses allaient assez bien à l'époque, et qu'on pourrait donc retourner à l'ancien système.

M. Erlichman: On ne peut pas réparer tous les pots cassés. Nordair ou les autres lignes aériennes qui ont disparu ne referont pas surface.

M. Keyes: Je le sais. C'est évident. J'essaie simplement de dire que si l'on retournait à l'ancien système, la concurrence réglementée—et d'aucuns diront que c'est un oxymoron, mais je crois que c'est possible—les deux transporteurs qui ont

[*Text*]

possible to have regulated competition—the two remaining carriers, Canadian and Air Canada, can survive, and we will not have to witness job losses literally in the tens of thousands in this country in short order. Am I way off base?

• 1135

Mr. Erlichman: That's the position we're taking: that in fact if you do not reregulate, we will not have a Canadian air transport industry in this country. Whether it's one, two, or whatever number of carriers, without reregulating, and even with a monopoly, you have the end of the Canadian air transport industry.

We don't want to talk about going back to pre-1984. It was not the greatest regulatory system that was in place before 1984. We can see differences in the way the regulatory system might run, but it would be a regulatory system that doesn't leave things to run on their own downhill. That is what has happened.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for appearing before the committee this morning. Your comments and of course your responses to the various questions that have been posed have been duly noted, and you can trust that they will be seriously taken into consideration.

Mr. Blais: Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

The Chairman: Now, we have a problem. The room we would have liked to have moved to, Room 371, has been reserved by the Liberal caucus for a meeting at 12:30, apparently. There is another room available, but it would take them two hours to prepare the other room, so it appears we're stuck with this one.

Mr. Manley: Why don't we go in there? We can do it in less than that.

Mr. Keyes: What I find odd, Mr. Chairman, is that the room the clerk was pointing to is right next door to this room. It was held for a Liberal caucus meeting this morning at 8 a.m. until 9:30 a.m. At 9:30 the Liberal caucus no longer needed that room. I find it preposterous that from 9 or 9:30 this morning that room couldn't be prepared for an 11:30 meeting. There is either a lack of coordination or a lack of communication or a lack of brains around this place to ensure that rooms are booked and then unbooked or given the space of time. It's wild.

The Chairman: Mr. Keyes, as much as you try, you'll never be able to outdo Mr. Benjamin when it comes to colourful language.

Mr. Keyes: I wasn't trying to outdo my colleague Mr. Benjamin. I served for two years with that gentleman on this committee when we were in our heyday of 14 members, and when Lawless, who is entering the room now, wore two hats.

Mr. Ronald E. Lawless (President and Chief Executive Officer, VIA Rail): There's no room for us, so we're going.

Mr. Keyes: It's a good thing you're only wearing one hat or you wouldn't be able to fit into this small room.

The Chairman: The committee has as witnesses the officials from VIA Rail. I would like to welcome Mr. LeFrançois, chairman of the board, along with Mr. Lawless, president and chief executive officer. Joining them is Mr. Patenaude, who is general counsel.

[*Translation*]

survécu, Canadien et Air Canada, pourraient se tirer d'affaires, et des dizaines de milliers d'emplois ne disparaîtraient pas, ce qui risque de se produire sous peu si nous n'intervenons pas. Est-ce que je me trompe?

M. Erlichman: C'est ce que nous disons: nous soutenons que si l'on ne met pas sur pied un nouveau système de réglementation, l'industrie du transport aérien au Canada disparaîtra. Même s'il y a un, deux transporteurs ou même plus, s'il n'y a pas réglementation, même s'il y a monopole, l'industrie du transport aérien au Canada disparaîtra.

Nous ne proposons pas de revenir à ce qui existait avant 1984. Ce n'était pas le meilleur système de réglementation du monde. Le système de réglementation pourrait fonctionner d'une façon différente, mais il permettrait de s'assurer que l'industrie ne s'effondrera pas. Parce que c'est ce qui se passe.

Le président: Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer ce matin. Vos commentaires et vos réponses aux questions ont été notés et nous en tiendrons compte lors de notre étude.

M. Blais: Merci, monsieur le président.

Le président: Il y a un petit problème. La salle où nous voulions déménager, la salle 371, a été réservée pour un caucus libéral à 12h30. Une autre salle est disponible, mais il faudrait deux heures pour la préparer. Je crois que nous devrons rester ici.

M. Manley: Pourquoi n'y allons-nous pas? Nous arriverions à préparer cette salle en moins de temps.

M. Keyes: Monsieur le président, il est étrange que la salle dont le greffier parlait soit juste à côté. On l'avait réservée pour un caucus libéral ce matin de 8 heures à 9h30. À 9h30, la réunion s'est terminée. Il est absolument inadmissible que depuis 9 heures ou 9h30 ce matin, on n'ait pas eu le temps de préparer la salle pour une réunion à 11h30. Il y a peut-être un manque de coordination, de communication ou d'intelligence, mais il est inadmissible que les salles qui sont réservées puis libérées ne soient pas préparées à temps pour une autre réunion.

Le président: Monsieur Keyes, vous pouvez faire tout ce que vous voulez, mais vous ne pourrez jamais vous exprimer d'une façon aussi imagée que M. Benjamin.

M. Keyes: Ce n'est pas ce que j'essayais de faire. Pendant deux ans j'ai été assis à ses côtés lors des réunions de ce comité, à l'époque où il comprenait 14 députés, et à l'époque où M. Lawless avait deux grandes responsabilités.

M. Ronald E. Lawless (président-directeur général, VIA Rail): Il n'y a pas de place pour nous et nous repartons.

M. Keyes: C'est une bonne chose que vous n'ayez plus qu'une responsabilité car vous n'auriez plus de place dans cette petite salle.

Le président: Nous accueillons maintenant des représentants de VIA Rail. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. LeFrançois, président du conseil d'administration, à M. Lawless, président-directeur général, et à M. Patenaude, avocat général.

[*Texte*]

• 1140

Welcome, Mr. LeFrançois, on your second appearance before the committee. I understand you are going to begin the presentation of your brief, to be followed by Mr. Lawless.

Gentlemen, I invite you to proceed. I perceive somewhat of a sombre appearance this morning as opposed to what the normal appearance is. No doubt that will be addressed as we proceed.

Mr. Benjamin: Their parents threw them out of the House.

Mr. Keyes: It had nothing to do with yesterday's budget, did it?

Mr. Marc LeFrançois (Chairman of the Board, VIA Rail): Chairman Corbett, honourable members, as you just said, I am accompanied by Mr. Lawless, president and chief executive officer, and Mr. Jean Patenaude, general counsel.

We are very glad to have the opportunity to discuss the National Transport Act Review Commission's recommendations with you today.

Although by far the greater number of recommendations have little impact on VIA, there are a few recommendations that are significant for us. VIA appeared before the review commission and made several recommendations, some of which were adopted by the commission. Unfortunately, our two key recommendations were ignored.

I will now ask Mr. Lawless to outline our views.

Mr. Lawless: Thank you, Mr. LeFrançois, and good morning, gentlemen.

Mr. Chairman, as Mr. LeFrançois has noted, the review commission adopted a number of recommendations. Before addressing those recommendations, I would like to mention that the amendments to the National Transportation Act were being developed in 1986. A draft national rail passenger transportation act was before Parliament at that time. It was the government's intention that the national rail passenger transportation act would provide a legislative mandate for VIA that was complementary to an amended NTA. The act, however, was never enacted. Consequently, VIA continues to operate in a highly regulated environment while other modes benefited from the 1987 amendments to the NTA. Although some regulatory changes since 1987 have lightened the burden on VIA, other regulations cannot be lifted without amendments to the existing legislation.

The recommendations that VIA made to the commission were, in our opinion, consistent with the deregulatory thrust of the 1987 amendments. If they had been enacted, they would have gone some distance to doing for VIA what the 1987 amendments did for the other carriers. Unfortunately, as the chairman has mentioned, the commission did not pick up our two key recommendations, and even if they were enacted, this would not eliminate the need for an effective legislative basis for passenger rail services.

[*Traduction*]

Bienvenue, monsieur LeFrançois; je crois que c'est la deuxième fois que vous témoignez devant le comité. J'ai cru comprendre que vous alliez commencer la lecture du mémoire et que M. Lawless terminerait la présentation.

Messieurs, vous avez la parole. Vous semblez avoir la mine un peu basse ce matin. Je suis convaincu que vous nous expliquerez pourquoi.

M. Benjamin: Leurs parents les ont mis à la porte.

M. Keyes: Est-ce que cela a quelque chose à voir avec le budget annoncé hier?

M. Marc LeFrançois (président du conseil d'administration, VIA Rail): Monsieur Corbett, honorables députés, comme vous l'avez signalé, je suis accompagné de M. Lawless, président-directeur général, et de M. Jean Patenaude, avocat général.

Nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de discuter avec vous aujourd'hui des recommandations de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Bien que la très grande majorité de ces recommandations n'aient que très peu à voir avec VIA, quelques-unes revêtent néanmoins une importance particulière à nos yeux. VIA a comparu devant la Commission d'examen et a formulé plusieurs recommandations, dont quelques-unes ont été adoptées. Malheureusement, nos deux recommandations principales n'ont pas été retenues.

Je demanderais maintenant à M. Lawless de vous faire part des points de vue de VIA.

M. Lawless: Merci, monsieur LeFrançois. Bonjour.

Monsieur le président, comme mon collègue vient de le signaler, la Commission d'examen a adopté certaines recommandations que nous lui avons adressées. Avant de les aborder, j'aimerais toutefois mentionner qu'au moment où l'on procédait à l'élaboration des modifications à la Loi nationale sur les transports, en 1986, le Parlement était saisi d'un autre projet de loi, appelé Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs. Par cette loi, le gouvernement voulait donner un mandat législatif à VIA et compléter la Loi nationale sur les transports, dans sa version révisée. La Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs n'a jamais vu le jour. VIA a donc dû continuer d'exercer ses activités dans un contexte très réglementé tandis que les autres transporteurs profitaient des modifications intégrées à la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Bien que certains changements apportés aux règlements depuis 1987 aient allégé le fardeau de VIA, d'autres règlements ne peuvent être assouplis sans que la loi actuelle ne soit modifiée.

Les recommandations que VIA a adressées à cette Commission étaient, selon nous, conformes à l'esprit des modifications de 1987, qui allaient dans le sens d'une déréglementation, et auraient contribué, si elles avaient été adoptées, à accorder à VIA une bonne partie des avantages conférés en 1987 aux autres transporteurs. Malheureusement, comme l'a signalé le président, la Commission n'a pas retenu nos deux principales recommandations et, même si elle l'avait fait, les services ferroviaires voyageurs au Canada auraient continué de nécessiter une solide base législative.

[*Text*]

We were glad to see, for instance, that the commission believes the offence of trespassing upon yards or tracks of a railway company should be reinstituted with stiffer fines, as stated in recommendation 3.

We support strongly the recommendation 38 that all levels of government adopt policies to ensure that taxation structures and rates do not affect adversely the ability of Canadian carriers to compete in interprovincial and international markets or access by Canadian travellers and shippers to such markets.

According to the University of Manitoba Tax Institute, Canadian railways bear an excessive tax burden compared to American rail carriers, paying 54% more in taxes on average than their American counterparts. In VIA's case, taxes amount to approximately $39 million per year, which represents 25% of our total revenues. Another interesting fact is that Amtrak, on the other hand, is exempt from taxation except for income tax, which it has never had to pay.

• 1145

We support recommendation 52, which calls upon the agency to publish guidelines to foster greater certainty for stakeholders with respect to their regulated activities. The agency's decisions under section 290 of the Railway Act, which allows appeals of VIA's tariffs on the basis that they might be prejudicial to the public interest, have been far from informative on the criteria that the agency uses to assess whether a tariff is prejudicial to the public interest.

In respect of recommendation 45, we support the proposal advocating that the agency be granted the discretion to require complainants to pay the costs of the agency and the investigated party if the agency is satisfied that the complaint was brought in bad faith or for a private commercial purpose. Furthermore, we believe that if section 290 is to be retained, the principle of excluding private commercial purposes should be extended to include appeals of tariffs.

We support recommendation 28, which proposes the abolition of the compensatory rates provision of sections 112 and 113 of NTA of 1987. They provide that a railway may not charge a rate that is less than what it costs to move the goods. This puts the railway at a disadvantage in relation to other modes of transport, which are not subject to this regulation.

We were, however, Mr. Chairman, very disappointed that the commission took no notice of VIA's similar request for repeal of section 290 of the Railway Act. VIA argued before the commission that prior to the creation of VIA, when passenger rail subsidies were authorized and funded through the agency, it was reasonable to vest the agency with the authority to disallow fares, since it in turn would have to authorize any additional funding that might be required following an intervention. Since

[*Translation*]

Nous nous réjouissons de constater que la Commission croit, selon les termes de sa recommandation nº 3, que le fait de pénétrer dans les parcs à voitures d'une société ferroviaire, ou de passer sur ses voies ferrées, sans autorisation, doit de nouveau être considéré comme une infraction, passible d'amendes plus sévères.

Nous soutenons en outre fermement la recommandation nº 38, selon laquelle tous les paliers de gouvernement devraient se doter de politiques visant à assurer que les structures et les taux d'imposition ne puissent ni compromettre la capacité des transporteurs canadiens de soutenir la concurrence sur les marchés interprovinciaux et internationaux ni limiter l'accès des voyageurs et des expéditeurs canadiens à ces marchés.

Selon le University of Manitoba Tax Institute, les transporteurs ferroviaires canadiens doivent supporter un fardeau fiscal considérablement plus élevé que leurs vis-à-vis américains, puisqu'ils paient, en moyenne, 54 p. 100 plus d'impôts qu'eux. VIA paie chaque année environ 39 millions de dollars en impôts, soit 25 p. 100 de ses recettes totales. Pour sa part, Amtrak ne paie pas d'impôts, sauf l'impôt sur le revenu, qu'elle n'a cependant jamais eu à verser.

Nous appuyons la recommandation nº 52, qui invite l'Office à publier des lignes directrices visant à conférer davantage d'assurance aux sociétés ferroviaires en ce qui a trait à la réglementation de leurs activités. Les décisions rendues par l'Office en vertu de l'article 290 de la Loi sur les chemins de fer, qui autorise la contestation des tarifs de VIA en cas de préjudice à l'intérêt public, ont donné très peu d'indications quant aux critères appliqués pour déterminer dans quelle mesure un tarif va à l'encontre de l'intérêt public.

Pour ce qui est de la recommandation nº 45, nous appuyons la proposition préconisant que l'Office soit habilité à contraindre un plaignant de payer les coûts engagés par le défendeur et par l'Office si ce dernier est convaincu que la plainte en question a été déposée de mauvaise foi ou pour défendre des intérêts commerciaux privés. En outre, nous croyons que si l'article 290 doit être maintenu, le principe d'exclusion des intérêts commerciaux privés devrait s'appliquer à la procédure de contestation des tarifs.

Nous appuyons la recommandation nº 28 qui propose l'abolition des taux compensatoires prévus aux articles 112 et 113 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Ces dispositions interdisent à une société ferroviaire d'exiger, en contrepartie de ses services, un prix inférieur à ce qu'il lui en coûte pour les offrir. Cette exigence défavorise les sociétés ferroviaires par rapport aux autres transporteurs qui ne sont pas soumis à un tel règlement.

Nous sommes cependant très déçus, monsieur le président, de ce que la Commission n'ait pas donné suite à une demande semblable de VIA concernant l'abrogation de l'article 290 de la Loi sur les chemins de fer. La société a fait valoir devant la Commission qu'avant la création de VIA, l'octroi de subventions pour financer les services ferroviaires voyageurs était autorisé et assuré par l'Office et qu'il était, de ce fait, raisonnable que ce dernier soit investi du pouvoir de rejeter les

[*Texte*]

VIA, however, is funded directly through parliamentary appropriations, it is the Minister of Transport who is directly responsible for the required funding, and it is the minister, therefore, who should exercise sole responsibility for determining the appropriateness of VIA's fares.

Discussion of this section is particularly pertinent given the appeal by Voyageur of VIA's discount fares in the corridor. The agency has agreed to hear the appeal under section 290. The problem is that no criteria are given as to what constitutes prejudice to the public interest. As mentioned before, agency decisions on this question have not been helpful.

Currently, the few complaints received are lodged by competitors alleging that VIA's fares are far too low rather than by members of the public complaining about fare increases. VIA establishes its pricing and marketing policies with the goal to meet customer expectations for good travel value and in response to the competitive environment in which it operates. This is a basic condition for acceptance in the marketplace and is essential if VIA is to reduce its dependence on government subsidies.

We believe section 290 should be replaced by the same kind of regulation exercised over air fares. The provisions of the NTA ensure that the complaints genuinely relate to the public interest. In the air mode complaints can be filed only in respect of increases to the carrier's basic fare. However, should section 290 be retained, we recommend at a minimum that the definition of public interest be restricted to exclude private economic interests.

For many of the same reasons just stated, we feel somewhat ambivalent about recommendations 34 and 35, which advise the government to assess all transportation subsidies with a view to eliminating or restructuring those that cannot be justified, or work inefficiently. In this section the commission reports without commenting upon the bus industry's belief that VIA's subsidy gives VIA an unfair advantage and that inter-city buses could provide a more efficient service if they were not so unfairly positioned. The bus industry's position, however, assumes that the bus industry is well managed and efficient and that the bus industry as a whole is healthy. Again, we feel that an effective definition of what the public interest is would be prerequisite to any useful discussion of the impact of subsidies on competing modes.

• 1150

I might also say, Mr. Chairman, that the review commission raises the broad issue of subsidies and, as mentioned, calls for a review of all transportation subsidies. If one looks at this recommendation with special reference to passenger rail transportation, we feel, Mr. Chairman, that the answer to the question has been provided by the Royal Commission on National Passenger Transportation when it recommended that a ten-year period be provided to achieve self-sufficiency, that

[*Traduction*]

tarifs puisque c'était également à lui d'assumer les coûts qui en résulteraient. Cependant, VIA est aujourd'hui financée par des crédits parlementaires et puisque c'est le ministre des Transports qui est directement responsable de son financement, c'est lui qui devrait assumer l'entière responsabilité du bien-fondé des tarifs de VIA.

La discussion de cet article de loi nous semble particulièrement importante compte tenu de l'appel interjeté par Voyageur quant aux rabais consentis par VIA dans le Corridor. L'Office a accepté d'entendre cet appel en vertu des dispositions de l'article 290. Le problème vient du fait qu'aucun critère ne permet de définir un préjudice à l'intérêt public et, comme nous l'avons mentionné précédemment, les décisions rendues par l'Office n'ont jamais permis de dissiper cette confusion.

Pour l'instant, les quelques plaintes qui ont été reçues sont déposées par des concurrents qui prétendent que les tarifs de VIA ne sont pas suffisamment élevés, plutôt que par des membres du public contestant les augmentations tarifaires. VIA détermine ses tarifs et ses politiques de marketing en fonction des attentes de ses clients face au rapport qualité-prix de ses produits, et du contexte de libre-concurrence dans lequel elle exerce ses activités. C'est là une condition essentielle à l'acceptation de ses tarifs par le marché de même qu'un préalable à la réduction de sa dépendance à l'endroit des deniers publics.

Nous pensons que l'article 290 devrait être remplacé par le même genre de règlements que ceux qui s'appliquent aux tarifs aériens. Les dispositions actuelles de la Loi sur les transports nationaux font en sorte que les plaintes déposées soient véritablement fondées sur l'intérêt public. Dans le domaine du transport aérien, les plaintes ne peuvent porter que sur l'augmentation des tarifs de base des transporteurs. Cependant, si l'article 290 est maintenu, nous recommandons, à tout le moins, que la définition de l'intérêt public soit limitée de manière à exclure les intérêts économiques privés.

En grande partie pour les mêmes raisons que celles que nous venons d'invoquer, nous sommes plutôt perplexes quant aux recommandations n^{os} 34 et 35 qui invitent le gouvernement à réévaluer l'ensemble des subventions aux transports, dans le but d'éliminer ou de restructurer celles qui ne sont pas justifiées ou qui sont inefficaces. Le rapport de la Commission fait état, sans autres commentaires, de l'affirmation des transporteurs par autocar selon laquelle les subventions versées à VIA lui confèrent un avantage déloyal qui les empêche d'assurer des liaisons intervilles plus efficaces. Ils sous-entendent ainsi que leur secteur d'activité est efficace et bien géré, en plus d'être en bonne santé. Ici encore, nous croyons qu'une définition rigoureuse de ce qu'on entend par intérêt public serait nécessaire à toute discussion féconde sur les conséquences des subventions pour nos concurrents.

Je pourrais ajouter, monsieur le président, que la Commission d'examen, en soulevant la question générale des subventions, demande, comme nous l'avons mentionné, l'examen de toutes les subventions accordées aux systèmes de transport. Si l'on place cette recommandation dans le contexte des services ferroviaires voyageurs, il nous semble, monsieur le président, que la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada a déjà apporté une réponse à cette

[*Text*]

legislation be established for VIA Rail, and that VIA be provided with the freedom to make its own decision on route selection, investment, service levels and pricing.

Another major disappointment is that the commission did not pick up our recommendation that NTA 87 be amended to ensure that the needs of passenger rail service are taken into consideration by the agency when they are deciding whether to order branch line abandonments, instead of being left to after-the-fact negotiations between railways and reconsideration by Governor in Council.

Under the former provisions of the Railway Act, an application to abandon the operation of a branch line could not be granted unless it was determined that the line was not required to operate a passenger rail service. NTA 87 relieved the freight railways of this obligation. The purpose of the amendments to the abandonment process as enacted in NTA 87 was to facilitate the abandonment of branch lines. If anything, however, it has further complicated and confused the process where passenger rail services operate over the line, since it assumes that the passenger rail operator either will acquire the branch line to continue service or abandon the service.

VIA is required by the government to maintain the current network, but it lacks the funds required to purchase most of the branch lines that have been considered abandoned or ordered abandoned under the NTA 87. This can be very costly, especially when the vendors insist that net salvage value of the land be evaluated on the criterion of its best-use value. This obliges VIA to improvise compromises with the operating railways to permit continued operation of the passenger services, which is not always possible.

So far this process has worked only in the case of the Smiths Falls Subdivision, which is our Ottawa-to-Toronto trains, which VIA was able to acquire at a nominal cost. The reason for that was principally that the subdivision had been completely renewed in the 1980s with funding from VIA.

However, in three other cases, the Montmagny Subdivision—Montréal-Gaspé/Halifax trains—the Taschereau Subdivision—Senneterre-Cochrane trains—and the Chandler Subdivision—Montreal-Gaspé trains—the government issued Orders in Council rescinding the abandonment orders, thereby voiding the entire process. The uncertainties of the process render planning difficult for the railways, result in protracted discussions among all the parties, and foment unnecessary public debate.

Mr. Chairman, I realize we're in danger of exceeding the time allotted for these initial comments, but I would not like to close without mentioning a further request that was ignored by the commission. While this is far from being a major concern to us, it may be of particular interest to you. Currently when members of the House of Commons and the Senate travel by air, my understanding is that airlines are reimbursed fully by the government. This is not so when members travel on VIA.

[*Translation*]

question quand elle a recommandé de prévoir une période de 10 ans pour atteindre l'autosuffisance, l'adoption d'une loi pour VIA Rail et les mesures nécessaires pour donner à VIA toute liberté au sujet du choix des lignes, des investissements, des niveaux de services et des tarifs.

Nous sommes également très déçus du fait que la Commission n'ait pas donné suite à notre recommandation de modifier la Loi de 1987 sur les transports nationaux pour faire en sorte que l'Office tienne compte des besoins propres aux services ferroviaires voyageurs au moment de décider de l'abandon d'embranchements, plutôt que de laisser cette considération faire l'objet de négociations après coup entre les sociétés ferroviaires et de remettre la décision finale entre les mains du gouverneur en conseil.

Selon les anciennes dispositions de la Loi sur les chemins de fer, les demandes d'abandon d'un embranchement ne pouvaient être agréées que s'il était prouvé que l'embranchement n'était pas nécessaire à l'exploitation des services ferroviaires voyageurs. La Loi de 1987 sur les transports nationaux a libéré les sociétés de transport ferroviaire de marchandises de cette exigence. Les modifications apportées à ce processus, aux termes de la Loi de 1987, visaient à faciliter l'abandon des embranchements. Par contre, ces modifications n'ont fait que compliquer davantage le processus, puisque la loi suppose maintenant que l'exploitant des services ferroviaires voyageurs touchés par l'abandon des embranchements en fera l'acquisition ou cessera d'assurer les services.

Toutefois, VIA est tenue par le gouvernement de maintenir son réseau actuel, mais elle ne dispose pas des fonds nécessaires pour acheter la plupart des embranchements dont l'abandon a été autorisé aux termes de la Loi de 1987. Il faut signaler que l'acquisition de ces tronçons peut coûter très cher, surtout lorsque leurs propriétaires tiennent à ce que la valeur de récupération nette des terrains soit établie en fonction de leur valeur d'utilisation optimale. Cette exigence force VIA à improviser des compromis avec les sociétés ferroviaires exploitantes afin de maintenir ses services, ce qui n'est pas toujours possible.

Jusqu'à présent, cette formule n'a donné de résultats que dans le cas de la subdivision de Smiths Falls (trains Ottawa-Toronto), dont VIA a pu faire l'acquisition à un coût symbolique, principalement parce qu'elle avait été complètement rénovée au cours des années quatre-vingts avec sa participation financière.

Pour ce qui est des subdivisions de Montmagny (trains Montréal-Gaspé/Halifax), de Taschereau (trains Senneterre-Cochrane) et de Chandler (trains Montréal-Gaspé), le gouvernement a dû émettre des décrets annulant les arrêtés d'abandon et invalidant ainsi tout le processus. Les incertitudes du processus occasionnent des difficultés de planification aux sociétés ferroviaires, rallongent indûment les discussions entre les parties et suscitent un débat inutile.

Je me rends compte que nous risquons de dépasser le temps qui nous a été accordé pour formuler nos premiers commentaires, mais je désire quand même mentionner une autre demande à laquelle la Commission n'a pas donné suite. Bien que cette question ne soit pas de la plus haute importance pour nous, peut-être revêtira-t-elle un intérêt particulier à vos yeux. En ce moment, lorsque des députés, des ministres ou encore des sénateurs voyagent en avion, je crois que le

[*Texte*]

Therefore, VIA asks that section 301 of the Railway Act, providing for free transportation on VIA trains for members of the Senate and the House of Commons and for members and staff of the agency, be revoked or at least amended to provide for the reimbursement of VIA for the use of its services. Mr. Chairman, we're truly delighted when members use our services, and we would be even more delighted if you would follow up on this recommendation and bring some much-needed money into VIA's coffers.

• 1155

Thank you very much, Mr. Chairman, for hearing my comments.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

We will now move on to Mr. Manley.

Mr. Manley: I can only assume, Mr. Chairman, that the operating subsidy would be reduced accordingly.

Mr. Lawless: Not by much.

Mr. Manley: Yesterday's budget proposed a reduction in the subsidy of $50 million, followed by $100 million. If it was to be implemented, I would like you to comment on the implications of that reduction for the viability of VIA's operations.

Mr. Lawless: Like everyone else, we have just been made privy to the numbers by which the subsidy will be reduced and the timeframe in which it will reduced, so this morning it is a little bit difficult for me to give you any definitive answers about the implications of these cuts.

We were not unaware and could expect that subsidies would be cut, since we are a funded crown corporation and we had been thinking about this. Based on our first look, it is highly unlikely that we will have to reduce any of our basic network, at least for the first $50 million.

We are still running a series of remote services that are costing the government some $40 million plus, and I am sure those will be the first areas through which we would look at reducing the funding. Following that, or maybe even before that, we will be looking at whatever productivity measures we can introduce into the corporation between now and the first cut, which will be in 1995-96, to see what else we can do.

My view would be that for the following $50 million there might be a requirement to reduce some of the services, or if not the services themselves, then some of the frequencies.

That is about as far as we have got overnight in looking at the numbers and the timeframe in which the numbers would be introduced.

Mr. Manley: Let me tie that to what I interpret from your brief as being one of the big issues you are raising with us today, that being seeking to have the issue of passenger rail service addressed in any abandonment application.

[*Traduction*]

gouvernement rembourse en totalité les sociétés aériennes. Il n'en va pas de même lorsqu'ils recourent aux services de VIA. Par conséquent, VIA a demandé l'abrogation ou la modification de l'article 301 de la Loi sur les chemins de fer assurant le transport gratuit dans ses trains des membres du Sénat et de la Chambre des communes de même que du personnel de l'Office, de façon que VIA puisse être remboursée pour l'utilisation de ses services. Nous sommes ravis que les élus et les membres du gouvernement utilisent nos services et nous le serions encore davantage si vous donniez suite à cette recommandation et apportiez aux coffres de VIA quelque argent, ce dont elle a le plus grand besoin.

Je vous remercie vivement, monsieur le président, d'avoir bien voulu écouter nos commentaires.

Le président: Merci, messieurs.

Je donne maintenant la parole à M. Manley.

M. Manley: Je crois pouvoir conclure, monsieur le président, que la subvention d'exploitation sera réduite en conséquence.

M. Lawless: Pas de beaucoup.

M. Manley: Le budget présenté hier prévoit une réduction de la subvention de 50 millions de dollars dans un premier temps, puis de 100 millions de dollars. Si cela devait se réaliser, j'aimerais connaître votre opinion sur les conséquences sur l'avenir de VIA.

M. Lawless: Comme tout le monde, nous venons seulement d'être informés de l'importance de la réduction de la subvention et des dates auxquelles elle prendrait effet. Il m'est donc difficile de vous donner ce matin des réponses définitives quant aux conséquences de ces compressions budgétaires.

Nous n'avons pas été complètement pris au dépourvu, et nous pouvions nous attendre à des compressions budgétaires puisque nous sommes une société d'État subventionnée; nous avions donc envisagé cette éventualité. À première vue, il est très peu probable que nous devions réduire notre réseau de base d'une façon quelconque, tout au moins à la suite de la première réduction de 50 millions de dollars.

Nous desservons toujours des centres éloignés, ce qui coûte plus de 40 millions de dollars au gouvernement et je suis convaincu que ce serait ces services qui seraient examinés en premier lieu s'il nous fallait réduire les dépenses. Ensuite, peut-être même avant cet examen, nous étudierons les mesures d'accroissement de la productivité qui pourraient être mises en oeuvre avant les premières réductions de subventions prévues pour 1995-1996.

À mon avis, la réduction suivante de 50 millions de dollars également pourrait entraîner une réduction des services ou, s'il ne s'avérait pas nécessaire d'éliminer certains services, une réduction de la fréquence des trains.

Après avoir été informés hier des montants et du calendrier des compressions budgétaires, nous n'avons pas pu aller plus loin dans notre analyse, pour le moment.

M. Manley: Je voudrais établir un lien entre cela et ce que je crois, après avoir entendu votre exposé, être l'un des problèmes fondamentaux que vous voulez soulever ici aujourd'hui. Il s'agit de votre intention de faire en sorte que la question des services ferroviaires voyageurs soit prise en compte lors des demandes d'abandon.

[*Text*]

I am looking at a clipping from the Thunder Bay *Chronicle-Journal* of April 11, 1993. The article suggests, I think after having spoken with Mr. Porteous, that it could cost VIA about $100 million to switch to the southern route in the event that CN was to abandon the northern line between Winnipeg and Sudbury.

First I will ask you whether that is an accurate assessment of what it might cost you, and you could possibly give us a little bit of an explanation of why it would be that expensive to switch to that route.

Mr. Lawless: We have two issues here. One would be whether we would be able to discontinue the route via Capreol, Hornpayne, Armstrong, and Sioux Lookout into Winnipeg and switch it over to Sudbury, Thunder Bay, and Winnipeg. If we are cancelling one and moving over to the other, then that is a set of circumstances different from still having to operate that as a remote and also operating the other one.

Those numbers reflect approximately a $25-million increase in operating costs and, if we had to operate that as an additional service, probably some $75 million in equipment costs. That is the framework of those changes.

Now, if we were able to discontinue the bridge from Toronto to Winnipeg and go via Sudbury and Thunder Bay, that would probably do two things. It would replace the existing service so that you could say that virtually there is no additional cost, and it might add some additional revenue because you are serving cities that you do not now serve.

• 1200

Mr. Manley: So it depends on how it's dealt with?

Mr. Lawless: Yes.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): [*Inaudible—Editor*]. . .away from the second iron. It's corrected.

Mr. Manley: It's corrected, is it? I limit my reading of the Thunder Bay *Chronicle-Journal.*

Let me take you into the substantive issue of abandonment and consideration of the passenger rail aspects of it. If the change you're recommending, which seems to have been overlooked or at least ignored by the commission, was not implemented, have you begun to assess, based on what you know of what abandonment applications might be made or have been made, for example in the Atlantic region, and the cost implications of that on any kind of dollars and cents basis to VIA in the event that you've got to try to maintain service on those lines that either have been or—

Mr. Lawless: Well, let's understand what the problem is. The problem is that the freight railways, rightly so, look at their operations and decide whether they want to continue the operation or apply for abandonment. There's a criterion under which they can apply for abandonment and get relief. That then throws the onus onto the rail passenger service, because we're not considered during that process.

[*Translation*]

J'ai ici une coupure de journal. Il s'agit d'un article qui a paru dans la livraison du 11 avril 1993 du *Chronicle-Journal.* Cet article nous dit qu'une conversation avec M. Porteous révèle que si VIA abandonnait la ligne plus au nord pour passer par celle du sud, les coûts entraînés par cette modification serait de 100 millions de dollars.

Pouvez-vous me dire, tout d'abord, si ce chiffre est justifié, et nous expliquer brièvement pourquoi le coût du changement de ligne serait si élevé.

M. Lawless: Il s'agit en fait de deux questions. Il faut tout d'abord savoir si nous serions en mesure d'abandonner la ligne passant par Capreol, Hornpayne, Armstrong et Sioux Lookout pour parvenir à Winnipeg, et emprunter la ligne de Sudbury, Thunder Bay, Winnipeg. Si une ligne est supprimée et remplacée par l'autre, cela crée une situation différente de celle qui prévoirait l'exploitation d'une ligne comme service aux points éloignés parallèlement à l'exploitation de l'autre ligne.

Les chiffres indiqués représentent environ 25 millions de dollars pour l'augmentation des coûts d'exploitation et, si nous utilisons une ligne à titre de service supplémentaire, des frais d'équipement qui s'élèveraient à 75 millions de dollars, approximativement. C'est dans ce cadre que se feraient ces changements.

Toutefois, si nous étions en mesure de mettre fin à la liaison intermédiaire de Toronto à Winnipeg et de passer par Sudbury et Thunder Bay, nous pourrions alors, d'une part, remplacer le service existant, ce qui n'entraînerait sans doute aucuns frais supplémentaires importants, et, d'autre part, percevoir des revenus additionnels en étant présents dans des villes que nous ne desservons pas actuellement.

M. Manley: Cela dépend donc de ce qu'il sera décidé?

M. Lawless: Oui.

M. Angus (Thunder Bay-Atikokan): [*Inaudible—Éditeur*]. . . on s'écarte de la deuxième voie. C'est corrigé.

M. Manley: C'est corrigé, n'est-ce pas? Je limite ma lecture du *Chronicle Journal* de Thunder Bay.

Je vais maintenant aborder avec vous la question importante de l'abandon et l'examen de cette question en ce qui touche les services voyageurs ferroviaires. Si le changement que vous recommandez, dont la commission ne semble pas avoir tenu compte, n'était pas mis en vigueur, avez-vous commencé à évaluer, d'après ce que vous savez des demandes d'abandon qui pourraient être présentées ou qui ont été présentées, par exemple dans la région de l'Atlantique, les conséquences que cela pourrait avoir sur le plan des coûts pour VIA, s'il vous fallait continuer à maintenir le service sur ces lignes qui ont été soit. . .

M. Lawless: Eh bien, comprenons bien le problème. Le problème, c'est que les services marchandises ferroviaires examinent la situation dans laquelle ils se trouvent et ce, avec raison, ils décident s'ils veulent poursuivre l'exploitation d'une ligne ou présenter une demande d'abandon. Il y a un critère selon lequel ils peuvent présenter une demande d'abandon et recevoir de l'aide. Le fardeau retombe alors sur les services voyageurs ferroviaires, car nous ne sommes pas pris en compte au cours de ce processus.

[*Texte*]

Our point is that in view of the fact that it doesn't necessarily follow that the passenger service is abandoned at the same time as the freight service is abandoned, there's an anomaly that it seems to us need not to be there. We can't see why, when an abandonment application is before the National Transportation Agency, that shouldn't be considered.

The difficulty we've got is that since a lot of the passenger transportation activity is now more with the minister than with the agency, I'm assuming that's why they took that decision.

If you look at the recent cases I described, the minister used his ministerial powers to continue the service after the abandonment application was approved by the NTA. So there's an anomaly there and we should address it.

By the fact that the abandonment application is granted, we don't go away. We're still there. We don't have any money to purchase the track, and we don't want to purchase it anyway. Passenger transportation in Canada operates a lot better on the basis that it's shared track and the cost is lower and it makes a lot more sense to operate it in that way.

So I don't know why we wouldn't deal with both issues. Rail passenger transportation is left there in splendid isolation when one agency determines that the track can be shut down for the other purpose.

Mr. Manley: Where do you go with that, then? Having taken it into account, what are you suggesting? That there should be some mechanism for assisting the railways with their costs, or that you should be funded in some way in order to acquire the track? Where are you leading us with that?

Mr. Lawless: Where I'm leading you is if we have a national transportation agency to invoke the provisions of and protect and regulate the provisions of the National Transportation Act, we are under the National Transportation Act as a railway passenger service, so include us in the deliberations—or decide not to and tell us what we're supposed to do. Right now it's left in limbo and the minister has the option to act or not to act.

Mr. Manley: I'm asking what is the nature of the order that you would anticipate coming out of that process. In other words, if we agree that the public interest requires taking into account the existence of passenger rail service on a line for which abandonment has been sought, do we then conclude, as a result of a finding that the public interest would not be served, that the railway must therefore not abandon the line at it's own expense, not abandon the line at the taxpayers' expense, or be permitted to abandon the line upon some conditional transfer of operating rights to VIA, of course with additional operating subsidy to cover that? Or do you see other conclusions coming out in such an order?

• 1205

Mr. Lawless: I would suggest to you, Mr. Manley, that there's nothing wrong with the National Transportation Agency viewing what is in the public interest with respect to passenger service and making a decision accordingly.

[*Traduction*]

Étant donné que les services voyageurs ferroviaires ne sont pas nécessairement abandonnés en même temps que les services marchandises ferroviaires, il s'agit là à notre avis d'une anomalie qui n'est pas justifiée. Nous ne comprenons pas pourquoi l'Office national des transports n'en tiendrait pas compte lorsqu'il est saisi d'une demande d'abandon.

Le problème pour nous, c'est qu'étant donné qu'une bonne partie des activités de transport des voyageurs relèvent maintenant davantage du ministre que de l'office, je suppose que c'est pour cette raison qu'ils ont pris cette décision.

Si vous prenez les cas récents que j'ai décrits, le ministre a usé de ses pouvoirs ministériels pour maintenir les services après que la demande d'abandon avait été approuvée par l'ONT. Il y a donc là une anomalie qui doit être rectifiée.

Ce n'est pas parce que la demande d'abandon est acceptée que nous disparaissons. Nous sommes toujours là. Nous n'avons pas d'argent pour acheter la voie, et nous ne voulons pas l'acheter de toute façon. Le transport des voyageurs au Canada fonctionne beaucoup mieux lorsque la voie est partagée. Les frais sont moins élevés et il est beaucoup plus logique de fonctionner de cette façon-là.

Je ne vois donc pas pourquoi on ne pourrait pas examiner les deux services. Lorsqu'un office détermine que l'embranchement peut être abandonné pour les services marchandises, les services voyageurs ferroviaires se retrouvent seuls avec leurs problèmes.

M. Manley: Qu'est-ce que vous envisagez, alors? Qu'est-ce que vous proposez? Qu'il y ait une sorte de mécanisme d'aide financière pour les chemins de fer, ou que vous receviez des fonds d'une autre façon pour acquérir le tronçon? Qu'est-ce que vous avez à nous proposer?

M. Lawless: Là où je veux en venir, c'est que si l'Office national des transports doit faire observer la Loi sur les transports nationaux, en tant que services voyageurs ferroviaires nous sommes visés par cette loi, de sorte que l'office devrait nous inviter à participer aux délibérations. . . ou s'il décide de ne pas nous inviter, il devrait nous dire ce que nous sommes censés faire. À l'heure actuelle personne ne nous dit quoi que ce soit et le ministre a la possibilité d'intervenir ou de ne pas intervenir.

M. Manley: Ce que je demande, c'est quelles seraient à votre avis les conclusions ou l'issue de ce processus? En d'autres termes, si nous sommes d'accord pour dire que l'intérêt public exige que l'on tienne compte de l'existence des services voyageurs ferroviaires sur un embranchement pour lequel une demande d'abandon a été présentée, devons-nous alors conclure, après avoir constaté que l'intérêt public ne serait pas servi, que le chemin de fer ne doit par conséquent pas abandonner l'embranchement à ses propres dépens, aux dépens du contribuable, ou qu'on lui permettrait d'abandonner l'embranchement sous réserve d'un transfert conditionnel des droits d'exploitation à VIA, en lui accordant naturellement une subvention d'exploitation supplémentaire pour couvrir ses coûts? Ou est-ce qu'à votre avis d'autres conclusions pourraient ressortir de ce processus?

M. Lawless: Monsieur Manley, je ne vois rien de mal à ce que l'Office national des transports prenne sa décision en tenant compte de ce qui est dans l'intérêt public, en ce qui a trait aux services voyageurs ferroviaires.

[*Text*]

Mr. Manley: So you would say that any of those outcomes would be—

Mr. Lawless: Any of those options. However, right now it's in limbo. We really don't know—and neither do you—what happens when an abandonment application is made. It seems to me that if the National Transportation Agency is the body to handle the regulatory process, then we're part of that process too.

Mr. Manley: Yes.

Mr. Lawless: The difficulty is that at this moment there's no criterion for them to follow for passenger transportation.

Mr. Manley: I don't know about other members of the committee, but I certainly receive correspondence concerning the battle with Voyageur that you referred to in your brief, most recently yesterday from Voyageur. I perhaps will pass that on to the clerk and ask him to forward it to you so that you can respond to some of the criticisms made of your own testimony the last time you came to the committee. It's helpful to all of us to know what everybody thinks about what everybody is saying when conflicting views are being expressed.

Mr. Lawless: I'll be glad to get that. It's a change to get it from you, instead of the newspaper, for once.

Mr. Manley: There might be some reporters here who want it as well.

Accepting that VIA is receiving taxpayer assistance, your submission that private commercial interests should be excluded from the review really leaves us a bit on the horns of a dilemma. In the context of a competition between modes, one of which has the direct operating subsidy and the other of which has what can only be described as an indeterminate, if any, subsidy, depending on what you calculate based on relative fuel and tax costs and infrastructure investment, is not commercial success fundamental to any kind of hearing on the issue? Given that both of you, you very directly and Voyageur indirectly, are beneficiaries of taxpayers' money, how can you exclude that consideration?

Mr. Lawless: It comes back to the problem that has always been there: the playing field is not level. We're quite prepared to operate a passenger service with all of the commercial criteria that are applied to other forms of transportation; however, it must be viewed against the overall consideration that for the most part passenger transportation in Canada cannot make a profit.

In the corridor, where most of the competition is, there's a better-than-even shot that eventually, with the right equipment and the right operational procedures, we can at least break even. That has been proven. We're now 80% plus on cost recovery. If we stay on the same, if you'll pardon the euphemism, track, then we will be able to get to 100%.

My complaint, and our continual complaint, is this: I don't want to use clichés, but the playing field is not level.

[*Translation*]

M. Manley: Vous dites donc que l'une ou l'autre conclusion serait. . .

M. Lawless: N'importe laquelle de ces options. Toutefois, à l'heure actuelle nous sommes dans le noir. Nous ne savons pas vraiment—et vous ne savez pas non plus—ce qui arrive lorsqu'une demande d'abandon d'embranchement est présentée. Il me semble que si l'Office national des transports est l'organisme qui doit s'occuper du processus de réglementation, alors nous devons faire partie de ce processus.

M. Manley: Oui.

M. Lawless: Le problème c'est qu'en ce moment il n'ont pas de critères à respecter pour ce qui est du transport des voyageurs.

M. Manley: Je ne sais pas si c'est le cas des autres membres du comité, mais moi j'ai reçu de la correspondance concernant la lutte avec Voyageur dont vous parlez dans votre mémoire. J'ai reçu quelque chose hier de Voyageur. Je vais remettre ce document au greffier qui vous le remettra pour que vous puissiez répondre à certaines des critiques au sujet de votre propre témoignage la dernière fois que vous avez comparu devant le comité. Il est utile pour nous tous de savoir ce que chacun pense de ce que chacun dit lorsque l'on exprime des points de vu contradictoires.

M. Lawless: Je le ferai bien volontiers. C'est là l'occasion pour moi de l'obtenir de vous, plutôt que des journaux, pour une fois.

M. Manley: Il y a peut-être ici des journalistes qui voudraient l'avoir également.

Étant donné que VIA reçoit de l'aide du contribuable, nous sommes un peu devant un dilemme lorsque vous dites que les intérêts commerciaux privés devraient être exclus de l'examen. Dans le contexte d'une concurrence entre deux modes de transport, l'un qui reçoit une subvention d'exploitation directe et l'autre qui ne reçoit qu'une subvention indéterminée, s'il en reçoit une, selon les calculs auxquels on arrive en se basant sur l'investissement dans l'infrastructure, les coûts fiscaux et les frais relatifs aux carburants, le succès commercial n'est-il pas essentiel pour n'importe quelle audience sur la question? Étant donné que tous les deux, vous, bien directement, et Voyageur indirectement, êtes les bénéficiaires de l'argent des contribuables, comment pouvez-vous exclure ce facteur?

M. Lawless: Cela revient au problème qui a toujours été là: les règles du jeu ne sont pas équitables. Nous sommes tout à fait disposés à exploiter un service voyageur avec tous les critères commerciaux qui s'appliquent à d'autres modes de transport; cependant, il faut tenir compte du fait qu'au Canada, dans la plupart des cas, les services voyageurs ferroviaires ne peuvent pas réaliser de profits.

Dans le corridor, là où la concurrence est la plus vive, nous avons de meilleures chances de pouvoir un jour tout au moins rentrer dans nos dépenses, avec le bon équipement et les bonnes procédures d'exploitation. On l'a prouvé. Nous avons à l'heure actuelle une récupération des coûts de plus de 80 p. 100. Si nous continuons sur la même voie—vous excuserez le calembour—alors nous pourrons recouvrer 100 p. 100 des coûts.

Ce que je déplore, et ce que nous déplorons constamment, c'est que les règles du jeu ne sont pas équitables.

[*Texte*]

Why is it that when a subsidy goes into an airport runway or into a road it's called an investment, but when it comes to VIA Rail, because it's direct, you can see it, it's transparent, it's called a subsidy?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Lawless: There's a difference. To me, we make the bland assumption that the bus companies are well managed; they're not receiving any public money; they're paying for all of their uses, whether these are municipal roads, provincial roads, or whatever roads; and the same applies to the airlines. It just happens that we, as the passenger rail transportation in Canada... It's an identifiable number, and that's what the government has decided to allow us to have to operate this prescribed service. It seems to me that those same rules and regulations are not applied against the competition we're looking at.

• 1210

We're not looking for anything special in this brief.

Mr. Manley: The preamble to my question didn't make that assumption; it made the assumption that there is a subsidy to Voyageur indirectly through the provision of infrastructure, and you have to try to argue to what extent that investment is paid for out of the taxes that they pay, in the same way as you pay taxes. At the end of the day, surely if you're going to have any ability to argue the case on a meaningful basis, then you've got to look at the commercial realities. You might have to raise the level of the debate to try to take into account the indirect subsidy, but surely you can't exclude the commercial considerations from a review of the costs that are carried by the competitor in that kind of competitive analysis.

Mr. Lawless: That isn't what we're saying. We've never said that and we're not excluding the commercial considerations. We accept the commercial considerations. What we don't accept is that VIA receives a subsidy, which is a number the government gives to us through a cheque every month or every year, but there are other subsidies that are received by the other carriers that are not in that form. They're in another form.

Mr. Manley: You're saying that the definition of public interest should be restricted to exclude private economic interest.

The Chairman: We'll have to come to that on the second round. We'll move along now.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It's nice to see you again, Mr. Lawless.

Mr. Lawless: It's nice to see you, Mr. Benjamin. I'm glad you're looking so well.

Mr. Benjamin: We've been tangling for some 20 years around here. I shouldn't say "tangling"; on the whole we've been in agreement, but a lot of times we weren't.

Be that as it may, Mr. Lawless, there is the money that the government provides to you for the provision of those remote services. I believe they are mandatory. You have no choice. You have to run them.

[*Traduction*]

Pourquoi est-ce que lorsqu'une subvention est accordée pour une piste d'aéroport ou pour une route on parle d'investissement alors que si elle est accordée à VIA Rail, parce qu'il s'agit d'une subvention directe, que l'on peut voir, qui est transparente, on parle de subvention?

M. Benjamin: Oui.

M. Lawless: Il y a une différence. À mon avis, on suppose aveuglément que les compagnies d'autocars sont bien gérées; elles ne reçoivent pas de fonds publics; elles payent pour l'utilisation de toutes les routes, que ce soit les routes municipales, provinciales ou autres; et c'est la même chose dans le cas des lignes aériennes. Il se trouve tout simplement que nous, en tant que services voyageurs ferroviaires au Canada... on peut mettre un chiffre sur cette subvention, et c'est ce que le gouvernement a décidé de nous accorder pour exploiter ce service réglementé. Il me semble que ces mêmes règles et règlements ne sont pas appliqués de la même façon pour nos concurrents.

Nous ne demandons rien de particulier dans notre mémoire.

M. Manley: L'introduction de ma question ne se fondait pas sur cette hypothèse; elle partait du principe que la société Voyageur touche une subvention indirecte grâce à l'octroi d'éléments d'infrastructure et qu'il vous revient d'établir dans quelle mesure cet investissement est remboursé par les impôts et taxes que doit payer cette société, au même titre que la vôtre d'ailleurs. En fin de compte, si vous voulez être en mesure de défendre vos arguments sérieusement, il vous faut tenir compte de considérations commerciales. Il vous faudra peut-être relever quelque peu le niveau du débat en vue de tenir compte de la subvention indirecte, mais vous ne pourrez pas exclure toute considération commerciale de l'examen des frais supportés par le concurrent lors de cette analyse sur la concurrence.

M. Lawless: Nous n'avons jamais dit cela. Il est évident que nous tenons compte des considérations commerciales et nous les acceptons. Ce que nous refusons, c'est que VIA touche une subvention, c'est-à-dire un certain montant que nous remet le gouvernement tous les mois ou tous les ans, mais que les autres transporteurs touchent eux des subventions sous une autre forme. Ce n'est pas la même chose.

M. Manley: Vous dites que la définition de l'intérêt public devrait être restreinte et ne pas tenir compte de l'intérêt économique privé.

Le président: Nous y reviendrons lors du 2e tour. Il faut maintenant passer à autre chose.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je suis bien content de vous revoir, M. Lawless.

M. Lawless: Moi aussi, monsieur Benjamin. Vous avez l'air en pleine forme et je m'en réjouis.

M. Benjamin: Il y a une vingtaine d'années que nous discutons par ici. Je ne devrais pas dire cela car dans l'ensemble, nous sommes plutôt d'accord, même s'il nous est arrivé souvent de ne pas l'être.

Quoiqu'il en soit, M. Lawless, le gouvernement vous remet une certaine somme pour la fourniture de services dans des régions reculées. Je crois que ces services sont obligatoires. Vous n'avez pas le choix. Vous devez les exploiter.

[*Text*]

Mr. Lawless: That's right.

Mr. Benjamin: Do they count that subsidy separately from all the other amounts you receive from the federal government, or is it all lumped together?

Mr. Lawless: No. It's identified internally, but it's not separate insofar as the numbers that we receive are concerned. It's identified. We know how much it is; they know how much it is; and it's identified in that sense.

Mr. Benjamin: Yes, but I don't think the public does.

Mr. Lawless: No. We don't externally identify it. If you look at our annual report, you'll find it as a subsidy number, which includes everything.

Mr. Benjamin: Do you think they should be shown separately; for example, in last night's budget and the reduction of your subsidies and those to the CBC, that the remote services should be separated out? I ask this because you have two choices about running those: it's either compulsory or you have to. So should that subsidy not be subject to the provisions of the budget of last night?

Mr. Lawless: I think that's a fair assessment of how you would deal with them, but at the end of the day all of the services, the network, are prescribed by the shareholder, the government, and remotes happen to be included in that. The difficulty we've had with the remotes is that they have the least cost recovery of all the services we have and in some cases they're there because there's not an alternate service. In others, they're there for other reasons.

Mr. Benjamin: Have you had any discussions with the government about renewing your efforts to get a legislative mandate and a rail passenger act? Can you tell us what kind of success, if any, you've had?

• 1215

Mr. Lawless: I can tell you that we have not had any success, because we still don't have a legislative mandate.

Mr. Benjamin: No, I mean to get a legislative mandate.

Mr. Lawless: However, in every one of our annual submissions to the shareholder, we have recommended each time that consideration be given, again, to renewing the piece of legislation that did not get through, which gives VIA a mandate. Each year we've done that in our five-year plan.

Mr. Benjamin: Right. Well, we were aware of this, and, Mr. Chairman, this committee should no longer stand for this nonsense. We've made our national rail passenger operation some sort of an orphan. It's a one-dollar item in the estimates. How ridiculous can we get? I don't know of any other country, even in the Third World, that runs a passenger train operation in that manner.

[*Translation*]

M. Lawless: C'est exact.

M. Benjamin: Cette subvention est-elle calculée séparément de toutes les autres sommes que vous touchez du gouvernement fédéral, ou est-ce un montant global?

M. Lawless: Non. A l'interne nous faisons une distinction, mais ce que nous touchons est une subvention globale. Nous savons quelle proportion cela représente; le gouvernement aussi; de cette façon, donc, on peut dire qu'il y a une distinction.

M. Benjamin: Oui, mais je ne pense pas que le public le sache, lui.

M. Lawless: Non. L'affectation de fonds se fait à l'interne uniquement. Si vous consultez notre rapport annuel, vous trouverez le montant de la subvention, qui est global.

M. Benjamin: A votre avis, ces montants devraient-ils être indiqués séparément? Par exemple, dans le budget proposé hier soir, ou l'on prévoit une réduction des subventions accordées à votre entreprise et à Radio Canada, faudrait-il indiquer à part les fonds alloués aux services dans les régions reculées? Je pose cette question parce que, à cet égard, de deux choses l'une: ou bien le service est obligatoire, ou vous êtes tenus de l'offrir. Dans ces conditions, cette subvention ne devrait-elle pas être visée par les dispositions du budget d'hier soir?

M. Lawless: C'est une façon assez juste de présenter les choses, mais en fin de compte, tout le réseau et tous les services sont imposés par les actionnaires, le gouvernement et les services dans les régions éloignées en font partie. Pour nous, les services dans les régions éloignées nous posent des problèmes parce qu'ils ne sont pas rentables, et que, bien souvent, nous devons les offrir parce qu'il n'existe aucun autre moyen de transport. Dans d'autres cas, ils sont offerts pour d'autres raisons.

M. Benjamin: Avez-vous eu des entretiens avec des responsables du gouvernement en vue d'insister pour obtenir un mandat législatif et l'adoption d'une loi sur les services ferroviaires de transport de voyageurs? Pouvez-vous nous dire si ces discussions ont été couronnées de succès, et dans quelle mesure?

M. Lawless: Je peux vous dire que nous avons échoué, puisque nous n'avons toujours pas de mandat législatif.

M. Benjamin: Non, je veux parler de l'obtention d'un mandat législatif.

M. Lawless: Toutefois, dans toutes les demandes annuelles que nous présentons aux actionnaires, nous avons recommandé à chaque fois au gouvernement d'envisager, encore une fois, de reproposer la mesure législative qui n'a pas été adoptée en vue d'accorder un mandat à VIA Rail. Nous l'avons fait tous les ans, dans notre plan quinquennal.

M. Benjamin: Très bien. Nous étions au courant de cette question, et, monsieur le président, notre comité ne devrait plus tolérer cette absurdité. Nous avons littéralement abandonné notre service ferroviaire national de transport de voyageurs. VIA ne représente qu'un crédit de 1$ dans les prévisions de dépenses. Jusqu'où le ridicule peut-il aller? Je ne connais aucun autre pays, pas même au tiers monde qui exploite un service voyageurs par chemin de fer de cette façon.

[*Texte*]

Mr. Lawless, you've hit a touchy historical problem here. When you're elected, you automatically get a railway pass. It goes back to before Confederation. In fact, unless you've changed your regulations lately, I can still check my horse.

Mr. Lawless: I would suggest you check with me before you try it.

Mr. Atkinson: But he's probably right.

Mr. Benjamin: In my last year on the transport committee I threatened you that some day I was going to rent a horse, ride up on the platform, and demand to check it on the train and see what happens.

But seriously, there's been a long historical tradition and practice that the railway pass is provided automatically. No doubt it is because the taxpayer has paid most of the money to build the CPR and bailed out five bankrupt railways to put the CNR together. As a result of all those receipts by the railroads, the pass was a small detail that was guaranteed to members and senators.

I personally don't have any aversion to the idea that the House of Commons should reimburse you. Parliament should reimburse you for the cost of those passes. You're on pretty touchy territory, but I sympathize with you and maybe you should get it.

Mr. Lawless: I can assure you that it won't eliminate the deficit.

Mr. Benjamin: No. I didn't think it would.

Mr. Lawless: Unless everybody on Parliament Hill starts to use the trains.

Mr. Angus: Then we might have some different decisions. Right?

Mr. Benjamin: If you would put a high-speed one on, then I'd ride it regularly.

Mr. Lawless: Into Saskatchewan?

Mr. Angus: No, to watch the Expos.

Mr. Benjamin: On the matter of taxes, am I correct in thinking that the taxes on diesel fuel amount to 18¢ a litre? Is that about the amount?

Mr. Lawless: I don't know whether that's the number or not, but it sounds as if it could be.

Mr. Benjamin: I understood that was the case two, three, or four years ago, but I wasn't sure if it was correct.

Mr. Lawless: Our point on taxes has always been that they are much higher than for other railways, and the ones we compare ourselves with are the United States railways.

Mr. Benjamin: Yes. I recall seeing those same comparisons in 1988 or 1989 when you were before this committee: the Amtrak situation compared to yours.

[*Traduction*]

Monsieur Lawless, vous avez abordé là un problème délicat qui ne date pas d'hier. Lorsqu'on est élu, on reçoit automatiquement un laissez-passer pour le chemin de fer. Cela remonte à une époque antérieure la Confédération. En fait, à moins que votre règlement n'ait été modifié dernièrement, il m'est toujours possible de faire enregistrer mon cheval.

M. Lawless: Je vous conseillerais de vérifier auprès de moi avant d'essayer de le faire.

M. Atkinson: Il a sans doute raison.

M. Benjamin: La dernière année où j'ai siégé au comité des transports, je vous ai menacé en disant qu'un beau jour j'allais louer un cheval, me présenter sur le quai et demander à le faire enregistrer à bord du train pour voir ce qui se passerait.

Soyons sérieux. En vertu d'une tradition et d'un usage très anciens, les députés reçoivent automatiquement un laissez-passer pour voyager par chemin de fer. C'est sans aucun doute parce que le contribuable a payé le gros des dépenses liées à la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique et qu'il a renfloué cinq compagnies ferroviaires en faillite pour Créer le Canadien National. Étant donné tout ce dont les chemins de fer ont profité, le laissez-passer était une bien petite chose garantie aux députés et aux sénateurs.

Pour ma part, je ne m'oppose pas à l'idée que la Chambre des communes vous rembourse. Le Parlement devrait vous rembourser le prix de ces laissez-passer. Il s'agit là de questions très délicates, mais je comprends vos problèmes et peut-être y avez vous droit.

M. Lawless: Je peux vous garantir que cela ne supprimera pas le déficit.

M. Benjamin: Non. Je m'en doute bien.

M. Lawless: À moins que tous les parlementaires ne commencent à voyager par train.

M. Angus: Dans ce cas là, il pourrait y avoir des décisions différentes, n'est-ce pas?

M. Benjamin: Si vous mettez en service un train à grande vitesse, je l'utiliserai régulièrement.

M. Lawless: Pour desservir la Saskatchewan?

M. Angus: Non, pour aller voir les Expos.

M. Benjamin: En ce qui a trait aux taxes, ai-je raison de croire que la taxe sur le carburant Diesel s'élève à 18c le litre? C'est bien cela?

M. Lawless: Je ne sais pas si c'est le taux exact, mais c'est fort possible.

M. Benjamin: Je sais que c'était le cas il y a trois ou quatre ans, mais je n'étais pas certain que ce chiffre soit exact.

M. Lawless: En ce qui a trait aux taxes, nous avons toujours soutenu qu'elles sont beaucoup plus fortes que celles que paient les autres sociétés ferroviaires, et nous nous comparons généralement aux chemins de fer américains.

M. Benjamin: Oui. Je me rappelle avoir vu les mêmes comparaisons en 1988 ou 1989, alors que vous aviez comparu devant notre comité: vous aviez fait une comparaison entre la société Amtrak et la vôtre.

[*Text*]

Mr. Lawless: They're higher.

Mr. Benjamin: It's totally inappropriate and unjustified.

However, then you were saying that we should change our laws and our tax milieu in accordance with those of the United States, which doesn't say much for our independence and our sovereignty. Wouldn't you think that's something of a dilemma for all of us who are in the House? Do you think there's that risk to us?

Mr. Lawless: I don't think we're suggesting at all that we should change them to be the same as those in the United States. If I could just go back a little bit, we are pointing it out in two different ways. The freight railways are competing with the American railways, and we know that there's a substantial difference in the tax base. In our case we try to compare ourselves with Amtrak, because it's the only other passenger service in North America, it's a subsidized service, and it's gaining respectability on the basis that it's starting to cover its cost in a much quicker and more meaningful way than we have been able to do. As we have stated, taxes are not the only problem, but they are part of the problem.

• 1220

Mr. Benjamin: For example, on the depreciation rules, correct me if I'm wrong but I believe Amtrak can write off a locomotive in 3 years but you have to take 15 or 20.

Mr. Lawless: When we make reference to taxes, we really mean the whole milieu of taxes, meaning taxes and depreciation and all the other things that are different.

Mr. Benjamin: Also, in my opinion the diesel fuel tax is nothing but a hand-out to the users of the highways, and that includes me.

Mr. Lawless: Since you're from Saskatchewan, it's the worst one in the country so maybe you could help us out.

Mr. Benjamin: But then we're more broke than you are.

Mr. Lawless, I have always maintained that if the truckers and the bus companies had to get together and build their own highway to operate on, then there wouldn't be one in business. They'd be totally helpless and they'd be running to the government for help in the same way as CN and CP did.

I mentioned this to you one day in conversation, and I believe you mentioned that you were going to investigate it. When a committee of Parliament was in Sweden last year, I made a point of riding their regular passenger train from Stockholm to Bergen on the south coast and coming back on the X-2000, their high-speed train. It's no TGV and it's not like the Japanese Bullet, but I think they go up to 200 kilometres per hour. Have you looked into that? Apparently it's a train that's built to fit the track, not the track to fit the train. That's why they can run both freight and passengers on the same track without any problems.

[*Translation*]

M. Lawless: Elles sont plus élevées.

M. Benjamin: C'est tout-à-fait injustifié et anormal.

Toutefois, vous disiez alors que nous devrions modifier notre législation et notre milieu fiscal pour nous aligner davantage sur ceux des États-Unis, ce qui serait au détriment de notre indépendance et de notre souveraineté. N'est-ce pas selon vous un dilemme pour tous les députés de la Chambre? N'est-ce pas un risque à prendre?

M. Lawless: Nous n'avons jamais dit qu'il fallait modifier notre législation et notre fiscalité pour les aligner sur celles des États-Unis. Si vous me permettez de revenir un peu en arrière, nous abordons la question sous deux angles. Les sociétés ferroviaires de transport de marchandises, concurrencent celles des États-Unis et nous savons qu'il existe une grande différence sur le plan de l'assiette fiscale. Dans notre cas, nous essayons de nous comparer à Amtrak, car c'est le seul autre service de transport de voyageurs en Amérique du nord. C'est un service subventionné, qui a une bonne réputation car il commence à être rentable beaucoup plus rapidement et concrètement que nous n'avons été en mesure de le faire. Comme nous l'avons dit, les impôts et taxes ne sont pas le seul problème, mais ils y contribuent.

M. Benjamin: Prenons l'exemple des règles relatives à l'amortissement. Reprenez-moi si je me trompe, mais je crois qu'Amtrak peut amortir une locomotive en trois ans, tandis que vous devez le faire sur 15 ou 20 ans.

M. Lawless: Lorsque nous parlons des impôts et taxes, nous faisons allusion à tout l'environnement fiscal, ce qui englobe également l'amortissement et tous les autres éléments qui sont différents.

M. Benjamin: En outre, à mon avis, la taxe sur le carburant Diesel est ni plus ni moins une subvention aux usagers de la route, dont je fais partie.

M. Lawless: Puisque vous venez de la Saskatchewan, c'est encore pire là-bas et vous pourriez peut-être nous aider.

M. Benjamin: Mais nous sommes encore plus fauchés que vous ne l'êtes.

Monsieur Lawless, j'ai toujours soutenu que si les sociétés de camionnage et d'autocars devaient se serrer les coudes et construire leur propre route pour exploiter leurs services, il n'y en aurait plus une seule en affaires. Ces sociétés seraient totalement démunies et frapperaient aux portes du gouvernement pour obtenir de l'aide tout comme l'ont fait le CN et le CP.

Un jour où nous discutions, je vous ai touché un mot de la question suivante et vous avez dit que vous feriez des vérifications, sauf erreur. Lorsqu'un comité parlementaire s'est rendu en Suède l'an dernier, j'ai insisté pour utiliser le service voyageurs régulier de Stockholm à Bergen, sur la côte sud, et pour revenir par le train à grande vitesse exploité dans ce pays, le X-2000. Ce n'est pas un TGV et ce n'est pas non plus le «Bullet» japonais, mais je crois que ce train peut atteindre 200 kilomètres heure. Vous êtes-vous penché sur la question? Apparemment, c'est un train qui est construit pour s'adapter aux voies et non l'inverse. C'est pourquoi dans ce pays-là, les trains de voyageurs et de marchandises peuvent emprunter les mêmes voies sans problème.

[*Texte*]

Mr. Lawless: We have looked at that as recently as the last three weeks. I was in New York and rode from New York to Washington on that train, which reached speeds of 135 miles per hour on track that is used by both freight and passenger service. There is a little bit of a difference because that line from New York to Washington is electrified. It is dedicated in the sense that very little freight is there. The freight operates when the passenger service doesn't, but the bottom line is that it is on track that uses both freight and passenger service and it is on track that is not totally protected as far as grade crossings are concerned. As a matter of fact, I was very impressed by the fact that the tilting mechanism the X-2000 has takes you into those curves at 135 miles per hour.

Have in mind that we have a maximum speed here. We are running 100 miles per hour on our current 3 hours and 59 minute train between Toronto and Montreal. With little changes we could move that up to 110 or 115. So you are starting to get close to a 3 hour and 30 minute train between Toronto and Montreal, and indeed 3 hours between Dorval and Toronto.

We are very impressed by the technology. As you rightfully point out, it doesn't have the same speed as the TGV. However, it has a good time between major cities.

Mr. Benjamin: It will do better than 135 miles per hour, won't it?

Mr. Lawless: It will, but it's restricted to 135. You can run it at 150.

Mr. Benjamin: Have you checked into what one train set would cost?

Mr. Lawless: Yes, we looked at that.

Mr. Benjamin: Will they let you make here in Canada?

Mr. Lawless: No, we're not looking at that, but the test will be finished at Amtrak in July and I've spoken to the president of Swedish State Railways and we're trying to get it up here to have a demonstration in Montreal—

Mr. Benjamin: Please do.

• 1225

Mr. Lawless: —in passenger rail service.

Mr. Benjamin: Between Ottawa and Toronto?

Mr. Lawless: Toronto and Montreal.

Mr. Benjamin: Well, take this committee on it when it comes.

Mr. Lawless: I'll be glad to.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): I'm just curious about these free passes to ride on the train. I have always thought they are an anachronism and I was amused that anyone would have used them.

Is this a big deal? What percentage of your ridership is taken up by free members of Parliament passes?

Mr. Lawless: I wish you hadn't asked, because it's a very—

[*Traduction*]

M. Lawless: Nous nous sommes penchés sur cette question il y a trois semaines à peine. J'étais à New York et je me suis rendu à Washington par ce train, qui atteint des vitesses de 135 milles à l'heure sur des voies utilisées à la fois par les trains de voyageurs et de marchandises. Ce n'est pas tout à fait pareil car, de New York à Washington, la ligne est électrifiée. Le transport de marchandises est minime. Les trains de marchandises circulent aux heures où il n'y a pas de trains de voyageurs, mais en fin de compte, les deux trains utilisent bien les mêmes voies, et ces voies ne sont pas entièrement protégées aux passages à niveau. En fait, j'ai été très impressionné de voir que le dispositif de basculement dont est équipé le train X-2000 lui permet de prendre ses virages à 135 milles à l'heure.

N'oubliez pas que la vitesse est limitée dans notre pays. Le train qui relie Toronto à Montréal en 3hres 59 minutes roule à 100 milles à l'heure. Nous pourrions porter cette vitesse à 110 ou 115 en apportant quelques changements mineurs. Il serait donc possible d'assurer la ligne Toronto-Montréal en 3 heures 30 environ, et de relier Dorval à Toronto en trois heures.

Cette technologie nous impressionne vivement. Comme vous le signalez à juste titre, ce train n'atteint pas la vitesse du TGV. Toutefois, sa performance est bonne entre les grandes villes.

M. Benjamin: Il pourra dépasser les 135 milles à l'heure, n'est-ce-pas?

M. Lawless: Oui, mais la vitesse est limitée à 135. Il peut atteindre 150 milles à l'heure.

M. Benjamin: Avez-vous vérifié ce que coûterait un train?

M. Lawless: Oui, nous l'avons fait.

M. Benjamin: Vous sera-t-il possible de le fabriquer au Canada?

M. Lawless: Non, ce n'est pas ce qui nous intéresse. Les essais seront terminés chez Amtrak en juillet; j'ai parlé au président du chemin de fer national de la Suède et nous essayons de le faire venir ici pour une démonstration à Montréal. . .

M. Benjamin: C'est une bonne idée.

M. Lawless: . . . pour le service voyageurs.

M. Benjamin: Entre Ottawa et Toronto?

M. Lawless: Entre Toronto et Montréal.

M. Benjamin: J'espère que vous inviterez les membres du comité à monter à bord de ce train le moment venu.

M. Lawless: Bien volontiers.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Ces laissez-passer pour voyager par chemin de fer m'intriguent. J'ai toujours pensé que c'était un anachronisme et cela m'amuse de voir qu'il y a des gens qui les utilisent.

Quel pourcentage de votre clientèle les parlementaires qui utilisent ces laissez-passer gratuits représentent-ils?

M. Lawless: J'aurais souhaité que vous ne posiez pas la question, car c'est très. . .

[*Text*]

Mr. Richardson: Well, you brought it up. I thought you might have knowledge of it.

Mr. Lawless: I'm being facetious; I apologize. It's a very small percentage. It doesn't mean a lot of money; it's simply a principle. As I mentioned before—and I was very serious about it—if indeed VIA is compensated for that, then no matter how many members of Parliament or of the Senate or others ride the train, it's not going to eliminate our deficit.

Mr. Richardson: I'd be interested in getting that information if you would be kind enough to provide it to the committee. Just what percentage of your total ridership would be riding on members of Parliament passes?

Mr. Lawless: What we would be able to give you is the total cost. One of the difficulties in tracking it is that members of Parliament who use our services—and there are not very many—are so well known to the conductors that most of the time they don't even get a ticket. So it's just an arrangement. We have already looked at it and we know that.

The Chairman: I should interject just one point for the benefit of Mr. Richardson. The point that has not been brought up here by Mr. Lawless or others is that in fact VIA Rail is reimbursed for costs in excess of the basic coach fare. In other words, when I take the train—and I'm one of the few members who do from time to time—and I take a bedroom or the drawing-room, as Mr. Lawless is aware, VIA Rail is reimbursed for the cost of that particular room by the House of Commons.

Mr. Benjamin: If you are sleeping in first-class accommodations.

The Chairman: Well, it is actually by me, and I'm reimbursed by the House of Commons.

I will deduct that from your time, Mr. Richardson.

Mr. Richardson: There is not much need for that. I'm not writing a book, so I don't have to take a long time here.

Are these the only passes that are accepted for free travel on VIA Rail?

Mr. Lawless: No, there is a provision for the railways prior to 1978 where passes are allowed. Anybody who came into the service of the railways after 1978 is not allowed a pass. However, with Canadian National, for instance, for anybody who uses the train VIA is completely reimbursed by Canadian National for all of those.

Mr. Richardson: Are these retired employees?

Mr. Lawless: Everybody. It's a pass that they have as a result of negotiations that go back years and years ago. Every time they're used they're recorded, and then Canadian National has to write a cheque for VIA Rail.

Mr. Richardson: So VIA does get paid for those employee passes.

Mr. Lawless: Yes, we do.

Mr. Richardson: How many of those would be outstanding?

Mr. Lawless: These were issued when there were 132,000 employees in CN, for instance. A lot of them are still around, so there are a lot of them.

[*Translation*]

M. Richardson: C'est vous qui l'avez soulevée. Je pensais que vous le sauriez.

M. Lawless: Je plaisantais, veuillez m'excuser. Cela représente une très faible proportion. La somme en cause n'est pas importante, c'est plutôt une question de principe. Comme je l'ai déjà dit—et j'étais très sérieux—si notre société obtenait un dédommagement à cet égard, peu importe le nombre de députés ou de sénateurs qui utilisent nos services, cela ne nous permettrait pas d'éponger notre déficit.

M. Richardson: Je vous saurais gré de fournir ce renseignement au comité. Je voudrais bien savoir quelle proportion de votre clientèle représentent les parlementaires qui utilisent les laissez-passer gratuits.

M. Lawless: Nous pourrons vous indiquer le coût total. Il est difficile d'effectuer un suivi car les parlementaires qui utilisent nos services—et ils sont rares—sont tellement connus par nos chefs de train, qu'ils ne prennent même pas de billets la plupart du temps. C'est une sorte d'arrangement à l'amiable. Nous avons déjà examiné la question et avons fait cette constatation.

Le président: Je voudrais faire une remarque pour la gouverne de M. Richardson. Ce que ni M. Lawless ni les autres n'ont signalé, c'est que VIA Rail obtient en fait un remboursement des frais qui dépassent le tarif de base d'une voiture coach. Autrement dit, lorsque je prends le train—et je suis l'un des rares députés à le faire à l'occasion—et que je prends une couchette ou que j'utilise le salon, comme le sait M. Lawless, la Chambre des communes rembourse à VIA Rail, le prix de cette pièce.

M. Benjamin: Oui, si vous prenez une couchette en première classe.

Le président: En fait, c'est moi qui le paye et je me fais rembourser par la Chambre des communes.

Je vais déduire cette intervention de votre temps de parole, monsieur Richardson.

M. Richardson: Ce ne sera pas nécessaire. Je n'écris pas de livre et je n'ai donc pas l'intention de m'étendre sur la question.

Est-ce que ce sont les seuls laissez-passer gratuits utilisables sur les trains de VIA Rail?

M. Lawless: Non, certains laissez-passer sont émis pour les employés qui travaillaient dans les chemins de fer avant 1978. Tout employé engagé après cette année-là n'a pas droit à un laissez-passer. Toutefois, pour le Canadien National, par exemple, on nous rembourse tous les laissez-passer gratuits utilisés sur nos trains.

M. Richardson: S'agit-il d'employés à la retraite?

M. Lawless: Tous les employés. Ils ont obtenu ce laissez-passer à la suite de négociations qui se sont déroulées il y a des années. Chaque fois que ces employés prennent le train, cela est consigné et le Canadien National doit ensuite rembourser VIA Rail.

M. Richardson: VIA obtient donc remboursement lorsque ces employés utilisent leurs laissez-passer sur ces trains?

M. Lawless: Oui.

M. Richardson: Combien en reste-t-il en circulation?

M. Lawless: Les laissez-passer ont été délivrés à l'époque où le CN comptait 132 000 employés. Bon nombre d'entre eux sont encore en activité, et il y a donc beaucoup de laissez-passer.

[*Texte*]

Does anybody remember what the number is?

Mr. Jean D. Patenaude (General Counsel, VIA Rail): I can check.

Mr. Lawless: It's millions of dollars every year.

Mr. Richardson: Yes, but someone said to me one time that there were in fact some routes that had more of these passes on them than paying customers. Is that possible?

Mr. Lawless: No. My recollection is that it's something like $5 million.

Mr. Richardson: I was just curious about that. Thank you.

Mr. Lawless: It's going down as we proceed.

Mr. Richardson: Sure, and they haven't been issued since 1978.

Mr. Lawless: No, new employees are not entitled to passes on CNR. Canadian Pacific bought its way out of it with the unions some years ago and nobody gets passes on CP.

Mr. Richardson: Even current employees?

Mr. Lawless: That's right.

Mr. Richardson: Or past employees? They bought their way out of it.

Mr. Lawless: Right.

• 1230

Mr. Keyes: Mr. Lawless, if CP and CN were to merge, what impact would that have on VIA? Would it create a better or a worse environment for VIA, or have you thought that through at all?

Mr. Lawless: I guess it would depend on what assumption you make about the routes they are going to follow. Since 98%, or maybe 95%, of our services are on CN track, if you made the assumption that the merger would see mostly CN trackage being used, it would not have any impact on VIA. If you made the assumption that some of those services would go over to CP, then it would depend entirely on whether the CP track was at the same passenger speeds as CN's was. You have to maintain your track at a different level of speed for passengers vis-à-vis freight. Since CP has very little freight service, its track speeds are lower and they would have to be brought up to passenger train speeds if we started operating on them.

I would say, by and large, that there would not be very much of an impact, but those assumptions would have to be made.

Mr. Angus: I have just a few items that tie into a bit of what some of my colleagues were raising.

On the $39 million of taxes per year, do you have with you, or could you supply us with, a breakdown of federal, provincial, and municipal?

[*Traduction*]

Quelqu'un se souvient-il du chiffre exact?

M. Jean D. Patenaude (conseiller juridique principal VIA Rail): Je peux vérifier.

M. Lawless: Cela représente des millions de dollars chaque année.

M. Richardson: Oui, mais quelqu'un m'a dit un jour que sur certaines lignes, il y avait plus de passagers gratuits utilisant ces laissez-passer que de voyageurs payants. Est-ce possible?

M. Lawless: Non. Si ma mémoire est bonne, cela représente près de 5 millions de dollars.

M. Richardson: Cela m'intrigue. Je vous remercie.

M. Lawless: Cette somme diminue peu à peu.

M. Richardson: Évidemment, puisque aucun nouveau laissez-passer n'a été délivré depuis 1978.

M. Lawless: Non, les nouveaux employés n'ont pas droit à un laissez-passer sur les lignes du Canadien National. Le Canadien Pacifique a réglé la question avec les syndicats il y a quelques années et personne n'a de laissez-passer sur les trains de cette société-là.

M. Richardson: Même les employés actuels?

M. Lawless: C'est exact.

M. Richardson: Ou les anciens employés? La direction s'est entendue avec les syndicats à cet égard.

M. Lawless: C'est exact.

M. Keyes: Monsieur Lawless, quelles seraient, pour VIA, les conséquences d'une fusion du CP et du CN? Le milieu dans lequel VIA doit fonctionner serait-il meilleur ou pire? Avez-vous envisagé cette situation?

M. Lawless: Je pense que tout dépendrait des circuits que les compagnies emprunteraient. Etant donné que 98 p. 100—ou peut-être même 95 p. 100—de nos services empruntent actuellement les voies du CN, et si le service était assuré après la fusion essentiellement sur des voies du CN, la fusion n'aurait aucune incidence sur VIA. Par contre, si certains de ces services devaient être transférés au CP, l'incidence serait entièrement fonction du fait que les voies du CP seraient capables d'accueillir des trains roulant à la même vitesse que des trains de voyageurs du CN ou pas. L'entretien de la voie est différent selon la vitesse des trains qui y circulent, et comme le CP a très peu de trains de marchandises, ces voies sont entretenues pour des vitesses moins élevées; il faudrait les améliorer pour qu'ils puissent accueillir des trains de voyageurs si nous devions nous en servir.

Cela dit, globalement, je ne pense pas que l'incidence serait très sensible, mais nous devrions quand même nous fonder sur ces hypothèses.

M. Angus: J'ai juste quelques précisions à vous demander, et elles se rattachent à ce que certains de mes collègues ont dit.

Sur les 39 millions de dollars de taxes et d'impôts apparents, avez-vous en main ou pourriez-vous nous fournir les ventilations entre les trois paliers de gouvernement, le fédéral, le provincial et le municipal?

[*Text*]

Mr. Lawless: We do not have it with us, but we will provide it, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Okay.

I assume that the written document you gave us was written before 4:30 p.m. yesterday, as opposed to being rewritten overnight. In it you made it clear that you do not have the money now to buy any tracks, assuming that they became available and threatened your operation. Is it fair to say that also you do not have the money to maintain tracking if you had to acquire it to keep VIA in existence on a particular route?

Mr. Lawless: Oh, certainly. No operating money is provided for maintenance because that is the responsibility of the railways and we buy that from the railways through our usage charges. So I would say that is true.

Mr. Angus: Yes. Because we hope that what you buy does not pay for 100% of the maintenance of those tracks, as in the old days.

Mr. Lawless: No. We have a negotiated contract with the railways on usage, and part of the revenues they get assumes their costs for maintenance.

Mr. Angus: When you were responding to Mr. Manley, I wonder if you misspoke. You said that it was highly unlikely that you will have to reduce your basic rail network, at least for the first $50 million. Then you went on to say that for the next $50 million there might have to be some reduction. Did you mean the next $50 million or the next $100 million, because as I understand it the reductions go $50 million, $100 million, $100 million?

Mr. Lawless: My understanding of the cut is that there will be $50 million in 1995-96 and that $50 million will move to $100 million in 1996-97 and in 1997-98. So it is a full $100 million, but it is not an additional $100 million over the $50 million. So it is not $150 million.

Mr. Angus: Actually, the news reports had it down as $250 million, suggesting that this does not leave you much to work with: about $138 million in subsidies, which, if you are lucky, could operate the corridor and a few bits and pieces.

Mr. Lawless: I certainly agree with you that it does not leave us much to work with if that is the case.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Lawless: Our understanding—

Mr. Angus: So you have not had a formal communication from the Minister of Finance or the Minister of Transport to say that these are going to be the levels?

Mr. Lawless: It is coming today.

[*Translation*]

M. Lawless: Je n'ai pas ces données en main, mais nous vous les fournirons, monsieur le président.

M. Angus: Très bien.

Je suppose que le mémoire que vous nous avez remis a été rédigé avant 16h30 hier, et qu'il n'a pas été transcrit pendant la nuit. Vous précisez clairement que vous n'avez pas actuellement les fonds nécessaires pour acheter des voies, à supposer qu'elles soient à vendre et qu'elles menacent votre exploitation. Serait-il juste de dire que vous n'avez pas non plus assez d'argent pour assurer l'entretien des voies si vous deviez en faire l'acquisition pour que VIA continue à desservir un circuit quelconque?

M. Lawless: Oui, certainement. Nous n'avons pas de capitaux d'exploitation pour l'entretien des voies, parce que ce sont les compagnies de chemins de fer qui en sont responsables, et que nous leur payons l'entretien à même les droits d'utilisation que nous versons. Je dois donc dire que ce que vous dites est vrai.

M. Angus: Oui. Parce que nous espérons que ce que vous achetez ne paie pas pour tous les frais d'entretien de ces voies, comme autrefois.

M. Lawless: Non. Nous avons négocié un marché d'utilisation des voies avec les chemins de fer, et une partie de ce que nous leur versons couvre leurs frais d'entretien.

M. Angus: Quand vous avez répondu à M. Manley, je me demande si vous ne vous êtes pas mal exprimé. Vous avez dit qu'il était très peu probable que vous deviez réduire votre réseau ferroviaire de base, tout au moins par suite de la première coupure de 50 millions de dollars. Ensuite, vous avez dit que, pour la prochaine coupure de 50 millions de dollars, vous devriez peut-être le réduire dans une certaine mesure. Avez-vous voulu dire la prochaine coupure de 50 millions de dollars ou la prochaine coupure de 100 millions de dollars, parce que, si j'ai bien compris, il y aura trois coupures, la première de 50 millions de dollars, puis deux autres de 100 millions de dollars chacune?

M. Lawless: Comme je le comprends, il y aura une coupure de 50 millions de dollars en 1995-1996, et puis cette coupure de 50 millions de dollars totalisera 100 millions de dollars en 1996-1997 et en 1997-1998. Il s'agit donc d'une coupure totale de 100 millions de dollars mais pas d'une coupure de 100 millions de dollars s'ajoutant à une première coupure de 50 millions de dollars. Les coupures ne totaliseront pas 150 millions de dollars.

M. Angus: En fait, d'après les journalistes, elle devrait totaliser 250 millions de dollars, de sorte qu'il ne vous restera pas beaucoup de ressources: environ 138 millions de dollars de subventions, ce qui vous permettrait tout juste, avec de la chance, de continuer à assurer le service dans le couloir, avec quelques prolongements ici et là.

M. Lawless: Je suis d'accord avec vous. Si c'est le cas, il ne nous resterait plus beaucoup de ressources.

M. Angus: Oui.

M. Lawless: D'après notre interprétation. . .

M. Angus: Vous n'avez donc pas reçu de confirmation officielle de vos niveaux de financement du ministre des Finances ou du ministre des Transports?

M. Lawless: Nous la recevrons aujourd'hui.

[*Texte*]

Mr. Angus: If you are wrong and we are right in terms of what we heard, can you communicate back to the committee to indicate, based on these new figures, what the answers to Mr. Manley's questions should have been in terms of what the network would look like under those circumstances?

Mr. Lawless: We will be looking at what we have to do to get down to those levels. As you might expect, it will take some time to understand what the impact would be and what we would have to do.

• 1235

I want to make sure that the thrust of my answer is understood. The principle we will be trying to follow is to protect the basic rail network; in other words, we would want to continue to operate from Halifax to Vancouver and our thrust will be within that framework to look at the frequencies and see if we can get enough money out of it by reducing frequencies, if that's the case. I mentioned the remotes and whatever other services we'll have to look at in that sense. So that's the way in which we'll view it and look at it.

I'm not sure why there's confusion about what has been said in the budget. It's pretty clear.

Mr. Angus: Maybe it's how the spin was put on it. We certainly will double-check in terms of our own material.

Mr. Keyes: We can read it to you right now, if you'd like.

The Chairman: Let me just interject here, and let's get a clarification from Mr. Lawless.

Through discussions with the Department of Finance or the Minister of Transport, are you satisfied that the cuts VIA will be experiencing are as you have suggested they will be? Are you certain that this is the intention?

Mr. Lawless: I'm as certain as I can be under the. . .

Let me give you an illustration. Let's assume for a minute that VIA is getting funded at $350 million a year in 1993. The first tranche of the cut will see us being funded at $300 million a year. The next tranche of the cut will see us being funded at $250 million a year.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): No, $200 million.

Mr. Lawless: No, our understanding is $250 million.

Mr. Angus: Can I put it this way: we hope that you're right. It would be bad enough, from our perspective, that we are worried that we're right and that it was an axe and not a scalpel.

Mr. Lawless: We sure have time to deal with this, because it's in the outer years.

Mr. Angus: On the dialogue between Mr. Benjamin and Mr. Lawless and my good friend across the way about the MPs' passes, I just want to remind you, Mr. Lawless, that before the NTA when Mr. Nielsen was in the chair, Mr. Benjamin and I

[*Traduction*]

M. Angus: Si vous vous trompez et que nous avons bien interprété ce qu'on nous a dit, pourriez-vous recalculer vos réponses aux questions de M. Manley à partir de ces nouveaux chiffres et dire au Comité ce que le réseau serait dans ces conditions-là?

M. Lawless: Nous verrons ce qu'il nous faudra faire pour nous conformer à ces niveaux. Comme vous devez vous y attendre, il nous faudra un certain temps pour comprendre quelles seraient les répercussions d'une situation comme celle-là et décider quoi faire.

Je tiens à m'assurer qu'on comprenne bien ce que je veux dire. Nous allons chercher d'abord et avant tout à préserver le réseau ferroviaire de base; en d'autres termes, nous voudrions continuer à offrir des services de Halifax à Vancouver, et dans le cadre de cette oreientation nous étudierons les horaires et nous essaierons de déterminer s'il est possible de réduire le nombre des départs, si c'est nécessaire. J'ai également signalé qu'il faudrait étudier les services dans les régions éloignées et les choses du genre. C'est donc là l'étude que nous devons effectuer.

Je ne comprends pas pourquoi il y a une certaine confusion à l'égard de ce qui a été annoncé dans le budget. Tout était bien clair.

M. Angus: Peut-être est-ce la façon de l'interpréter. Nous allons certainement vérifier notre documentation.

M. Keyes: Nous pouvons vous la lire tout de suite, si vous le désirez.

Le président: Je dois intervenir ici. C'est à M. Lawless de préciser.

Après avoir discuté de la question avec des représentants du ministère des Finances ou le ministre des Transports, êtes-vous convaincu que les réductions apportées au financement de VIA sont celles dont vous avez parlé? Est-ce bien à cela que vous vous attendiez?

M. Lawless: Je suis aussi convaincu que je peux l'être dans les circonstances. . .

Permettez-moi de vous donner un exemple. Supposons que VIA reçoit 350 millions de dollars en 1993. Après la première réduction, notre financement tombera à 300 millions de dollars par an. Après la deuxième série de réductions, notre financement tombera à 250 millions de dollars par an.

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du comité): Non, à 200 millions.

M. Lawless: Non, d'après ce que nous avons entendu, le financement serait de 250 millions de dollars.

M. Angus: Tout ce que je peux dire c'est que j'espère que vous avez raison. Deux cent cinquante millions de dollars ce n'est déjà pas beaucoup d'après nous, et on n'a pas simplement apporté quelques réductions mais vraiment sabré dans les dépenses.

M. Lawless: De toute façon, nous avons le temps de nous y faire, parce que ces réductions ne seront apportées que dans quelques années.

M. Angus: Pour ce qui est de la conversation qui eu lieu entre M. Benjamin, M. Lawless et mon collègue le député ministériel à l'égard des laissez-passer des députés, je tiens à vous rappeler, monsieur Lawless, qu'avant la Loi nationale sur

[*Text*]

were there. I can't remember what application it was, but he put to us the question of whether we felt it was appropriate for VIA to be subsidizing our travel. I think that's how he put it. We said no. If the House of Commons deems that it's appropriate to provide members of Parliament with transportation, then it should not discriminate by mode, whether it's air or rail, or highway, as we pay for it now. We're reimbursed for car travel or what have you. So you've got no problem with us on that one.

Mr. Lawless: Thank you.

The Chairman: We thank you for appearing again before the committee. You're frequent visitors, and we should become frequent users as a result of your interest in this committee.

I appreciate your comments and your taking your time. We will look forward to continuing the dialogue and to the information we have requested, and also to the clarification on the budgetary proposal, because indeed it has appeared in the press as though we're talking about something quite different. In my cursory examination of the budget documents right now, I would tend to agree with your interpretation of what is transpiring here; but obviously it's very critical to not only the future of VIA Rail but also the direction this committee should be taking as we respond to the various proposals.

Mr. Lawless: If you will allow me, I would just comment again, Mr. Chairman, that certainly those are two entirely different sets of circumstances if one is reading that the other way, because you have to keep in mind that there's only so much subsidy there and those kinds of numbers create a big difference in the network.

The Chairman: My initial reaction was to take the numbers as has been expressed here by the members as being a fact, and my initial reaction was that indeed it could very well lead to the dismantling of the rail transportation network in this country if that was the case.

Anyway, thanks very much.

Mr. Lawless: Thank you, sir.

The Chairman: The committee will adjourn until 3:30 this afternoon in room 253-D, Centre Block.

[*Translation*]

les transports, lorsque M. Nielsen était président, M. Benjamin et moi étions déjà députés. Je ne me souviens pas de l'occasion, mais il nous a demandé si nous étions d'avis qu'il conviendrait que VIA subventionne les déplacements des députés. Je crois que c'est cela qu'il a voulu dire. Nous avons dit non. Si la Chambre des communes juge bon de payer les frais de déplacement des députés, elle ne devrait pas assurer un traitement différent en fonction du mode de transport, qu'il s'agisse de transport aérien, ferroviaire, ou routier. Nous sommes remboursés pour nos déplacements en voiture. Alors, nous ne nous opposons pas du tout à votre proposition.

M. Lawless: Merci.

Le président: Je tiens à vous remercier d'être venu ce matin. Vous venez souvent au Parlement, et nous devrions peut-être faire appel à vos services plus souvent, compte tenu l'intérêt que vous manifestez pour les activités de notre comité.

Je vous remercie des commentaires que vous avez présentés. Nous avons hâte de poursuivre notre dialogue et d'obtenir les renseignements que nous avons demandés; nous espérons également en connaître plus long sur la proposition budgétaire, parce que les médias semblent parler d'une chose tout à fait différente. Après mon examen sommaire des documents budgétaires, j'interprète les documents de la même façon que vous; mais évidemment, la bonne interprétation est très importante, non seulement pour l'avenir de VIA Rail, mais aussi pour l'orientation des travaux du comité qui est chargé de formuler une réponse aux propositions.

M. Lawless: Si vous me le permettez, monsieur le président, je tiens à rappeler que la situation serait complètement différente si on a donné la mauvaise interprétation des propositions, parce que les subventions dont nous disposons sont limitées et qu'une différence de 50 millions est très importante à l'égard des activités dans le réseau.

Le président: A l'origine, je pensais que les chiffres cités par les députés étaient les chiffres officiels, et je pensais que s'ils étaient exacts, ces réductions pourraient entraîner la destruction du système de transports ferroviaires au Canada.

Merci d'être venu.

M. Lawless: Merci.

Le président: La séance est levée. Nous reprendrons nos travaux à 15h30 cet après-midi à la salle 253-D de l'édifice du Centre.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the International Association of Machinists and Aerospace Workers:

Louis Erlichman, Canadian Research Director;

Vincent Blais, Administrative Assistant.

From VIA Rail:

Marc LeFrançois, Chairman of the Board;

Ronald E. Lawless, President and Chief Executive Officer;

Jean D. Patenaude, General Counsel.

TÉMOINS

De l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale:

Louis Erlichman, directeur des recherches pour le Canada;

Vincent Blais, adjoint administratif.

De VIA Rail:

Marc LeFrançois, président du Conseil;

Ronald E. Lawless, président–directeur général;

Jean D. Patenaude, avocat général.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

27
2
Publicatio

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 46

Tuesday, April 27, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 46

Le mardi 27 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
OCT 24 1995
University of Toronto

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25591—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, APRIL 27, 1993
(63)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 253-D, Centre Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From First Air: John Crichton, Executive Vice President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

At 3:35 o'clock p.m., it was agreed,—That the Committee proceed *in camera* to discuss its future business.

At 3:45 o'clock p.m., the Committee resumed its deliberation on the N.T.A. Review Commission report.

John Crichton made a statement and answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 27 AVRIL 1993
(63)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, Robert A. Corbett, Stan Keyes, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De First Air: John Crichton, vice-président exécutif.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

À 15 h 35, il est convenu,—Que le Comité déclare le huis clos pour discuter de ses travaux à venir.

À 15 h 45, le Comité reprend ses travaux en cours.

John Crichton fait un exposé et répond aux questions.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Tuesday, April 27, 1993

• 1541

The Chairman: We are continuing consideration of the National Transportation Agency Review Commission's report entitled "Competition in Transportation—Policy and Legislation in Review". We have with us this afternoon Mr. John Crichton, the executive vice president of First Air.

Welcome to the proceedings of the committee, Mr. Crichton. I understand that our clerk filed an inappropriate flight plan for you and that you ended up some place other than where the meeting was being held, but we apologize for that and are glad you are with us. I know you have a brief you will want to speak to the committee about. I'm sure you're familiar with how the committee operates, so I invite you to proceed with your presentation.

Mr. John Crichton (Executive Vice President, First Air): Thank you very much, Mr. Chairman, particularly for the opportunity to appear before the committee today to give you the views of my company on this very important topic.

A few words of background on First Air: First Air is the largest independently owned regional airline in Canada and the largest in the Northwest Territories. We currently provide scheduled airline service to 21 communities in the Northwest Territories—more than any other airline. Our services operate with Boeing 727 combi jets, HS748 and Twin Otter turboprops. The Boeings have a payload of 40,000 pounds or 129 passengers. The HS748s carry 12,000 pounds or 44 passengers, and the Twin Otter, 19 passengers or 3,500 pounds.

In addition to service to the NWT, First Air also provides scheduled service to northern Quebec and Greenland. We operate out of the southern gateway cities of Ottawa and Montreal. Complementary to our core network of scheduled services, we provide charter services from seven different bases, six of which are located in the NWT. In addition, our Boeing 727 charter services encompass domestic passenger services as well as international charters to the U.S., the Caribbean and Mexico.

First Air employs over 550 people and is 100% owned by Makivik Corporation, which in turn is 100% Inuit owned. We are the largest native-owned aviation enterprise in Canada and one of the largest native-owned enterprises of any kind.

Service to the north is our main corporate focus; indeed, our slogan is "First Air—the Airline of the North". This year marks our 39th consecutive year providing commercial air services north of 60 and our 47th year in business.

I would like to identify a number of issues affecting air service to the north as the principal focus of my presentation to you today. Over the years a lot has been written and said about the importance of air service in northern and remote areas, but

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mardi 27 avril 1993

Le président: Nous poursuivons notre étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation». Nous accueillons cet après-midi M. John Crichton, vice-président général de First Air.

Bienvenue aux délibérations du comité, monsieur Crichton. Je crois savoir que notre greffier vous a fourni un plan de vol erroné et que vous vous êtes retrouvé ailleurs que dans la salle où la réunion devait se tenir. Nous nous excusons de cet impair et nous sommes heureux de vous voir parmi nous. Je sais que vous avez un mémoire que vous voulez communiquer au comité. Je ne doute pas que vous connaissiez le mode de fonctionnement du comité; en conséquence, je vous invite à commencer votre exposé.

M. John Crichton (vice-président général, First Air): Monsieur le président, je vous remercie énormément de votre invitation à comparaître devant le comité aujourd'hui pour vous exposer l'opinion de ma société sur ce sujet très important.

Voici quelques éléments d'information au sujet de First Air. La compagnie aérienne First Air est le plus grand transporteur régional privé du Canada et le transporteur aérien le plus important des Territoires du Nord-Ouest. Nous desservons actuellement, avec notre service à horaire fixe, 21 localités des Territoires du Nord-Ouest. C'est, sur ce chapitre, plus que n'importe quelle autre compagnie aérienne dans cette région. Nous exploitons des turbopropulseurs B 727 mixtes, HS748 et Twin Otter. La charge marchande des Boeing est de 40 000 livres ou de 129 passagers. Celle des HS748 est de 12 000 livres ou de 44 passagers et le Twin Otter pour sa part, peut transporter 3 500 livres ou 19 passagers.

En plus des Territoires du Nord-Ouest, First Air dessert également le Nord du Québec et le Groenland. Nous exploitons notre entreprise à partir des points d'entrée d'Ottawa et de Montréal. Nous complétons notre réseau principal de services à horaire fixe par une variété de services d'affrètement en provenance de sept différentes bases, dont six dans les Territoires du Nord-Ouest. En outre, nous avons des services-voyageurs nolisés nationaux et internationaux vers les États-Unis, les Antilles et le Mexique par Boeing 727.

Forte d'un effectif de plus de 550 personnes, la compagnie aérienne First Air appartient en totalité à la Société Makivik, elle-même propriété inuite à part entière. Nous sommes la plus grande compagnie aérienne autochtone du Canada et l'une des plus grandes entreprises autochtones du monde entier, toutes catégories confondues.

Le service aérien dans le Nord représente l'essentiel des activités de notre entreprise, comme l'illustre bien d'ailleurs notre slogan: «First Air—La ligne aérienne du Nord». C'est la 39e année consécutive cette année que nous assurons des services aériens commerciaux au nord du 60e parallèle et notre 47e année d'existence.

Je ferai porter principalement mon exposé d'aujourd'hui sur certaines questions touchant le service aérien dans le Nord. Il s'est dit et écrit bien des choses sur l'importance du service aérien dans le Nord et dans les régions éloignées, mais la

[*Texte*]

probably the most succinct statement I've come across on the subject is found on the opening page of the 1985 report of the Canadian Transport Commission, "The Adequacy of Air Services in Northern and Remote Areas". The three CTC commissioners who wrote the report quote a witness from the lower north shore in Quebec as saying, "Air transportation in this area is a necessity and not a privilege."

• 1545

The commissioners went on to observe in the same report:

> The theme of the essential nature of air services in northern and remote areas is, in our opinion, an undeniable reality;. . .there are no other alternatives.

The vast majority of communities in the NWT and northern Quebec have no road service. The only year-round mode of transport is air. Indeed, that area of the NWT now known as Nunavut, comprised of the Keewatin, Kitikmeot and Baffin regions, does not have one single road linking any community to the outside world. Apart from the once-a-year sealift that delivers bulk cargo such as fuel oil and lumber, these communities are totally dependent on air service for all their transportation needs.

Air service in the north therefore takes on a prominence in the daily lives of the residents unheard of in other parts of Canada. Literally everything moves in and out by air, from mail to medical supplies, from groceries to galoshes. The health care delivery system in the NWT is totally dependent on scheduled airline services. In 1992 First Air flew over 6,000 patients in and out for medical treatment.

There can be no question that scheduled airline services in the north are essential services. In fact, they exhibit many of the characteristics of a public utility, but unlike most public utilities the airlines in the north are all privately owned, receive no government subsidies, and compete vigorously in what amounts to a totally deregulated market, in spite of provisions to the contrary contained in the National Transportation Act.

I'd like to briefly discuss three main issues that I believe are having a critical impact on northern air services, now and in the future. These issues are airport infrastructure and operating costs, the current state of the airline industry in Canada, and the impact of deregulation on the north.

There are only seven paved runways in the NWT, eight once Rankin Inlet is completed this summer. The other 36 communities have gravel runways, typically 3,500 feet in length with non-precision approach aids. In northern Quebec there are only two paved runways: LaGrande and Kuujjuaq. While the airline industry has coped for many years with gravel runways in the north, the sand is beginning to run a little low in the hourglass.

[*Traduction*]

déclaration la plus lapidaire qu'il m'ait été donnée de lire à ce propos est celle qui figure en première page du rapport de 1985 de la Commission canadienne des transports intitulé: «Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?» Les trois commissaires de la CCT qui ont rédigé ce rapport citent les propos suivants d'un témoin de la Basse-Côte-Nord, au Québec: «Le transport aérien dans cette région est une nécessité, non un privilège.»

Les commissaires font observer ensuite que:

> Le thème de la nécessité des services aériens dans les régions éloignées et du Nord est, à notre avis, une réalité indéniable;. . .il n'y a pas d'autres moyens que de prendre l'avion.

La très grande majorité des localités des Territoires du Nord-Ouest et du Nord du Québec n'ont aucun service routier. L'avion est leur unique moyen de transport en toute saison. D'ailleurs, pas une seule route ne relie au reste du monde la grande région des Territoires du Nord-Ouest qu'on appelle maintenant Nunavut et qui comprend les régions de Keewatin, Kitikmeot et Baffin. Exception faite d'un seul transport maritime par année de marchandises en vrac, comme le pétrole et le bois, ces localités dépendent entièrement du service aérien pour tous leurs besoins. Nulle part ailleurs au Canada le service aérien n'occupe une place aussi prépondérante dans la vie quotidienne des gens.

Littéralement, tout ce qui entre dans ces localités et qui en sort, fournitures médicales, provisions, chaussures et ainsi de suite, emprunte l'avion. Le système de prestation des soins de santé dans les Territoires du Nord-Ouest est entièrement tributaire des services aériens à horaire fixe. En 1992, First Air a transporté, aller-retour, plus de 6 000 patients qui suivaient des traitements médicaux.

C'est dire jusqu'à quel point les services aériens sont essentiels dans le Nord. Au demeurant, ils présentent bien des caractéristiques propres à un service d'utilité publique, sauf qu'ils sont propriété privée, qu'ils ne bénéficient d'aucune subvention gouvernementale et que la concurrence est âpre sur ce marché complètement déréglementé en dépit de certaines dispositions contraires de la Loi nationale sur les transports.

Je voudrais discuter aujourd'hui brièvement de ce que je crois être les trois problèmes les plus préjudiciables, dans l'immédiat et à l'avenir, aux services aériens dans le Nord. Ces problèmes sont les suivants: l'infrastructure aéroportuaire et les frais opérationnels, l'état actuel de l'industrie aérienne au Canada et l'incidence de la déréglementation dans le Nord.

Il n'y a que sept pistes d'atterrissage goudronnées dans les Territoires du Nord-Ouest actuellement, et il y en aura huit une fois que la construction de la piste de Rankin Inlet sera terminée cet été. Les 36 autres localités n'ont que des pistes gravelées, généralement de 3 500 pieds de longueur, sans aucune aide d'approche de précision pour les atterrissages. Dans le Nord du Québec, on ne trouve que deux pistes d'atterrissage goudronnées, celles de La Grande et de Kuujjuaq. L'industrie du transport aérien dans le Nord s'accommode des pistes gravelées depuis de nombreuses années, mais la marche du progrès est inexorable.

[*Text*]

There are only two jet transport category aircraft with upper deck combi capabilities certified for gravel runway operations. One is the Boeing 737-200 and the other is the Boeing 727-100. First Air uses the Boeing 727, and NWT Air and Canadian Airlines, the other two major carriers in the north, use the Boeing 737. Neither one of these aircraft is in production any longer. Both of these Boeing products are classics in their own right. They constitute the number 1 and number 2 best selling jet airliners of all time. They are solid and dependable and have earned a reputation in the north rivalling that of the DC-3 and Twin Otter, but by today's standards they are not efficient in certain key areas, fuel consumption being the foremost. The new A320, which is roughly the size of a 727, burns 40% less fuel. If First Air could operate A320s on the northern network rather than 727s, we would reduce our fuel costs by over $4 million a year. The new-generation aircraft are also much less expensive to maintain thanks to the new technology built into them.

Unfortunately, these new generation aircraft being built by Boeing, Airbus and McDonnell Douglas cannot be utilized in the north as a practical matter. The reason is that none of them possess the two essential ingredients necessary for comprehensive jet service to the north. These ingredients are upper deck combi capability coupled with gravel runway capability. While some of the new aircraft can be modified as upper deck combis, it appears that none of them will be certified for gravel runway operations. For some of the new aircraft this is due to design limitations; for others it is due to the manufacturer's refusal to invest the many millions of dollars necessary for such a small market.

• 1550

The bottom line is that for the foreseeable future the north will continue to be served by the reliable but relatively inefficient 737s and 727s, unless, of course, the money can be found to pave the runways at about six key communities and then continue the program to others in the fullness of time.

What this all means is that in the absence of more paved runways, the airlines serving the north will be forced to do so at a higher unit cost per mile. This in turn means higher costs to airline customers in a part of the world that already has relatively high transportation costs. The north will be locked out of gaining some cost efficiencies due to infrastructure funding priorities.

Why are our transportation costs in the north perceived as relatively high? I'll list a number of reasons. Fuel costs in the north run anywhere from 75% to 300% higher than in the south. Since a major component of an airline's operating cost is fuel, this has an obvious impact on the cost of providing service.

[*Translation*]

En effet, il ne reste que deux turbopropulseurs à capacité combie, avec pont supérieur, qui sont certifiés pour atterrissages sur pistes gravelées. Le premier est le Boeing 737-200 et l'autre, le Boeing 727-100. First Air utilise le Boeing 727, et NWT et les Lignes aériennes Canadien, les deux autres principaux transporteurs du Nord, le Boeing 737. Ils ne sont plus en production maintenant. Ces deux produits de Boeing sont des classiques du genre. Ce sont, dans l'ordre, les avions de ligne les plus vendus de toute l'histoire de l'aviation. Ils sont solides et fiables, et ils se sont taillé une réputation dans le Nord qui ne cède en rien à celle du DC-3 et du Twin Otter. Mais ils ne répondent plus aux normes d'aujourd'hui pour certaines caractéristiques modernes essentielles d'un avion, la principale étant l'économie de carburant. Le nouveau A320, qui est à peu près de la taille du Boeing 727, brûle 40 p. 100 moins de carburant. Si First Air pouvait exploiter des A320 au lieu des Boeing 727 sur son circuit du Nord, elle réduirait ses frais de carburant de plus de 4 millions de dollars par année. La technologie dont sont équipés ces avions de nouvelle génération permet des économies importantes en matière d'entretien.

Malheureusement, cette nouvelle génération d'avions, construits par Boeing, Airbus et McDonnell Douglas, ne peut être utilisée dans le Nord pour des raisons d'ordre pratique. C'est qu'aucun ne possède les deux caractéristiques essentielles à un service aérien complet par turbopropulseur dans le Nord: ils ne disposent pas de la capacité combie avec pont supérieur et ne sont pas conçus pour se poser sur des pistes gravelées. Il est vrai qu'on peut modifier certains avions pour en faire des combis à pont supérieur, mais il semble bien qu'aucun ne serait certifié pour atterrissage sur pistes gravelées. Chez certains de ces avions, c'est une question de limitations conceptuelles; chez d'autres, le problème vient du fabricant, qui refuse d'investir les millions de dollars nécessaires dans un marché aussi restreint.

Bref, les bons vieux B 737 et 727, fiables certes, mais relativement inefficaces, continueront de desservir le Nord pour l'instant, à moins, évidemment, qu'on ne trouve l'argent nécessaire pour paver les pistes d'environ six localités clés et qu'on étende ce programme dans toutes les autres localités au fil des années.

Cela revient à dire, somme toute, que faute de pistes d'atterrissage goudronnées, les lignes aériennes du Nord seront forcées de relever leur tarif unitaire le mille. Cette augmentation sera répercutée sur la clientèle dans une région du monde où les transports coûtent déjà relativement cher. Le Nord ne pourra pas réaliser certaines économies à cause de l'ordre des priorités dans le financement des infrastructures.

Pourquoi considère-t-on que les frais de transport sont relativement élevés dans le Nord? En voici quelques raisons. Le carburant y est entre 75 et 300 p. 100 plus cher que dans le Sud, et comme il s'agit d'une composante majeure des frais opérationnels d'un transporteur aérien, le coût des services aériens s'en ressent forcément.

[*Texte*]

Labour costs are higher in the north. Generally speaking, airline employees are paid more in the north than for similar jobs in the south. In addition, many companies need to subsidize the living costs of employees in some high-cost areas of the Arctic. For instance in Iqaluit, our largest northern base where we employ some 70 people at any given time, we spent $580,000 last year on employee accommodation and food costs.

The costs of utilities are much higher in the north. For example, a kilowatt hour of electricity in Iqaluit or Resolute Bay is over five times what it is in Ottawa. I could go on, but I think you get the picture.

There are other factors that drive up costs. For instance, most northern services operate as upper deck combis in order to move the considerable volumes of cargo and mail that originate in the south. Unfortunately, 90% of this traffic is unidirectional; it moves northbound only. This means the cargo section of the aircraft is 90% empty on the southbound leg, or exactly half of your flights. Typically, if an aircraft is configured 50% passenger and 50% cargo northbound, your maximum theoretical weight load factor on a return flight is about 80%, versus 100% for normal airline operations. This built-in inefficiency is a major factor driving up the cost of northern air services.

Another factor is the relatively small markets themselves, coupled with the requirement to provide reliable service with frequent flights. Twenty years ago most small communities in the north received one or maybe two flights a week with unpressurized, piston aircraft. You try that today and you won't have any customers. The aircraft today are bigger, more sophisticated and comfortable, and generally operate with a minimum of three frequencies per week, up to daily service in some instances.

This is what northern customers want and expect, and by and large, it is what they are getting. But the costs in terms of aircraft, equipment and personnel to provide this level of service are considerable and ongoing. Not all the markets have traffic levels that can support these costs, so we end up with network cross-subsidies. By their very nature, cross-subsidies are a cost, and while all airlines of any size have them, they are usually more expensive in the northern context.

I could go on about other aspects of operating in the north such as the weather and poor airport approach aids, but I think you get the picture and can understand why indeed it is more costly to provide airline service in these extreme latitudes.

I would like to make a few comments and observations about the current state of the airline industry generally and how this may impact on northern air service. You can't blame northerners for having an isolationist attitude about most things going on in southern Canada. After all, they are literally and figuratively isolated. But everyone with an interest in northern air transportation—and that covers just about everyone living in the north, as well as the members of this committee—

[*Traduction*]

Les coûts de la main-d'oeuvre sont plus élevés dans le Nord. En règle générale, pour des emplois semblables, les employés sont mieux payés dans le Nord que dans le Sud. En outre, de nombreuses compagnies subventionnent leurs employés dans certaines régions de l'Arctique où le coût de la vie est élevé. Par exemple, à Iqaluit, notre plus grande base, où nous ne comptons jamais moins de 70 employés, nous avons dépensé 580 000$ l'an dernier pour les loger et les nourrir.

Les coûts des services publics sont beaucoup plus élevés dans le Nord. Un kilowatt/heure d'électricité à Iqaluit ou à Resolute Bay coûte cinq fois plus cher qu'à Ottawa. Je pourrais poursuivre ainsi encore longtemps, mais je crois que vous avez une bonne idée de ce dont je parle.

D'autres facteurs également font grimper les coûts. Par exemple, la plupart des services aériens dans le Nord utilisent leurs appareils comme s'ils étaient des combis à pont supérieur pour pouvoir acheminer des volumes considérables de marchandises et de courrier en provenance du Sud. Malheureusement, 90 p. 100 de ce trafic se fait en un seul sens, du Sud vers le Nord. Cela signifie que la partie de l'aéronef réservée à la cargaison est lège à 90 p. 100 au retour vers le Sud, ou sur la moitié des vols. En principe, un avion configuré moitié passagers moitié marchandises en direction du Nord a une charge pondérée maximale au retour d'environ 80 p. 100 de sa capacité contre 100 p. 100 dans le cas des opérations aériennes normales. Cette inefficacité intrinsèque est un facteur majeur d'accroissement du coût des services aériens dans le Nord.

Un autre facteur est l'exiguïté des marchés combinée à la nécessité de fournir un service fiable à vols fréquents. Il y a 20 ans, la plupart des petites localités du Nord accueillaient un ou deux vols par semaine sur des avions à hélice non pressurisés. On ne réussirait pas à dénicher un seul client de nos jour avec un pareil service. Les avions sont plus gros maintenant, plus sophistiqués, plus confortables, et en général, ils servent au minimum trois fois par semaine et souvent quotidiennement.

C'est ce qu'espèrent et souhaitent les consommateurs du Nord et c'est ce qu'ils obtiennent dans une très large mesure. Les coûts des appareils, du matériel et du personnel nécessaires pour assurer ce niveau de service sont considérables et constants. Nos marchés n'ont pas tous des niveaux de trafic permettant de les absorber, et nous les finançons à travers le réseau. De par sa nature même, l'interfinancement fait partie des coûts, quelle que soit la taille d'une entreprise, mais il coûte généralement plus cher dans le Nord.

Je pourrais poursuivre encore sur les autres aspects du transport aérien dans le Nord, comme les conditions climatiques et les piètres aides d'approche pour les atterrissages, mais je crois que vous avez déjà une bonne idée de la situation, que vous pouvez comprendre pourquoi les services aériens coûtent plus cher sous ces latitudes extrêmes.

Je tiens à faire quelques observations sur l'état général actuel de l'industrie aérienne au Canada et expliquer en quoi il peut influer sur la situation du service aérien dans le Nord. On peut reprocher aux habitants du Nord d'avoir une attitude «isolationniste» en restant généralement à l'écart de ce qui se passe dans le Sud du Canada, mais il faut dire, à leur décharge, qu'ils sont isolés du reste du monde au sens propre et au sens figuré du terme. Mais tous ceux que la question du transport

[*Text*]

ought to be concerned about what is happening in the Canadian airline industry.

Our industry was totally deregulated over six years ago. During that period the industry consolidated into two families which now control about 97% of the scheduled airline traffic in the country. These families, of course, are headed by Air Canada and Canadian Airlines. Both of these companies have a major presence in the north—Air Canada, through its 100% ownership of NWT Air, and to a lesser extent its commercial relationship with First Air, and Canadian North, of course, is an operating division of Canadian Airlines.

• 1555

In 1992 these two airline families lost a combined total of $1 billion. To put this loss in perspective, it amounts to $31.71 per second. That's right, per second—every minute, every hour, every day. The balance sheets of both airlines have been devastated. Both are predicting continued major losses in 1993. Canadian Airlines is in a management-controlled receivership and has publicly stated that it must sell 25% of its voting equity to American Airlines to survive. The value of the common stock of both companies has been reduced to a fraction of their former prices. In 1988 PWA stock was trading at $27; today it sells in the 50¢ range. Air Canada topped out in the $14 range three years ago; today it is $3.

Where is this all going to end up and how will the north be affected? The simple answer is that we don't know at this point. Clearly, though, Canadian either will make its deal with American Airlines or will not. If the deal is stopped for any reason, we are looking at a virtual air monopoly in Canada in the short to medium term.

Under this scenario, First Air has real concerns about its ability to survive in this environment. Our success to date relies in part—a large part—on a competitive relationship existing between Air Canada and Canadian Airlines. As a major competitor to Canadian in the north, Air Canada values our marketing relationship. If Canadian disappears, the *raison d'être* of our relationship with Air Canada similarly disappears. This could easily lead to the destruction of First Air's economic base and the viability of the company itself, with consequential adverse impacts on air transportation in the north.

On the other hand, if Canadian concludes its deal with American Airlines, I think it is safe to say they will survive and possibly prosper with their restructured balance sheet, lower cost base and alliance with American, the largest airline in the world. Under this scenario a number of questions arise such as what impact this will have on Air Canada, and how Air Canada will compete with a company that has an operating cost advantage of 20% or more. If Air Canada runs into trouble, how will this

[*Translation*]

aérien dans le Nord préoccupe, c'est-à-dire tous les habitants de cette région et les membres du comité, doivent s'inquiéter également de ce qui se passe dans l'industrie aérienne au Canada.

Notre industrie a été complètement déréglementée il y a six ans. Au cours de la période subséquente, cette industrie s'est consolidée. Deux groupes ont maintenant la mainmise sur environ 97 p. 100 du trafic aérien à horaire fixe au Canada. Ces groupes sont dirigés évidemment par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Ils sont tous deux très actifs dans le Nord actuellement: Air Canada, par le biais de sa participation majoritaire dans NWT Air, et, dans une mesure moindre, grâce à son partenariat avec First Air, ainsi que Canadian North, qui est une division opérationnelle des Lignes aériennes Canadien.

En 1992, ces deux groupes ont accusé des pertes combinées d'un milliard de dollars. Pour se faire une plus juste idée de ce que ces pertes représentent, disons que cela fait 31,71$ la seconde. C'est beaucoup d'argent la minute ou la journée, et plus encore la semaine. Ces pertes ont eu un effet dévastateur sur la situation financière de ces deux transporteurs, sans compter qu'ils prévoient encaisser encore d'autres pertes majeures en 1993. La direction des Lignes aériennes Canadien est actuellement en tutelle, et elle a déclaré qu'elle devrait vendre 25 p. 100 de ses actions ouvrant droit de vote à American Airlines pour pouvoir survivre. La valeur des actions ordinaires de ces deux transporteurs est tombée à une fraction de ce qu'elle était naguère. En 1988, les actions de PWA se vendaient 27$; maintenant, leur valeur en bourse tourne autour de 50c. Celles d'Air Canada, qui ont déjà atteint 14$ il y a trois ans, ne valent plus que 3$ aujourd'hui.

Où tout cela va-t-il nous mener, et quelles en seront les répercussions dans le Nord? À vrai dire, nous n'en savons rien. Il va de soi que les Lignes aériennes Canadien ont le choix de vendre ou de ne pas vendre, évidemment. Mais si, pour une raison ou pour une autre, les négociations n'aboutissent pas, nous aurons à toutes fins utiles, à court ou à moyen terme, un monopole dans le secteur du transport aérien au Canada.

Si un tel scénario se réalise, First Air se demande si elle est capable de survivre dans un pareil environnement. Notre succès tient en partie jusqu'ici à la concurrence que se livrent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Comme Air Canada est un concurrent majeur des Lignes aériennes Canadien dans le Nord, elle attache de l'importance à ses relations de commercialisation avec nous. Or, la raison d'être de ces relations cesse avec la disparition des Lignes aériennes Canadien. Cette situation pourrait facilement entraîner la destruction de la base économique de First Air et signifier la fin de la viabilité de la compagnie, avec les conséquences néfastes qui s'ensuivraient pour le transport aérien dans le Nord.

Par contre, si les Lignes aériennes Canadien concluent un marché avec American Airlines, je crois qu'on peut dire, sans risque de se tromper, qu'elles survivront et prospéreront peut-être avec un bilan restructuré, des prix de base moins élevés et une alliance avec cette compagnie aérienne, qui est la plus importante du monde. Devant un tel scénario, certaines questions viennent immanquablement à l'esprit: quelle incidence cette alliance aura-t-elle sur Air Canada? Comment

[*Texte*]

affect First Air and NWT Air, and what effect will it have on airline service in the north? On the other side of the coin, what will American Airlines' attitude be to having Canadian serving communities as small as 150 people in the Arctic?

These are all questions that I realize I am posing without answering, but they are real and legitimate questions that one way or the other will have to be dealt with. Inevitably, the answers will have a significant impact on the structure, quality and quantity of air service in the north. Those answers will be with us very soon.

The National Transportation Act of 1987 totally deregulated airlines in southern Canada but supposedly retained a degree of economic regulation in northern Canada. The retained regulation in the north required the National Transportation Agency to satisfy itself that prior to licensing any additional airline capacity in the north, this would not lead to a significant decrease or instability to airline service in the region. The onus to demonstrate these effects was placed on interveners in opposition to a licence application. This is commonly referred to as the reverse-onus test.

In the the beginning, most people assumed this new statutory regime would result in a more generous licensing system in the north, but one that still recognized the realities of northern air markets, which are both small and vital. Yes, there would be a bit more competition, but things wouldn't be allowed to get ridiculous. Over six years and a few hundred applications later, the agency has not denied one single application for northern air service. Granted, many applications were unopposed, but many were opposed, with no effect whatsoever on the outcome. In fact, with one exception, the agency has not dealt with the merits of any objection filed with it by another airline in its decisions. This has meant that no one has been given any insight into the criteria the agency has been using in the pursuit of its statutory duty. One is therefore reduced simply to keeping score, and the score presently stands at about 200 to 0.

• 1600

The practical effect of all this is that there is no material difference in airline regulation as between southern and northern Canada. In other words, the north is and has been deregulated. This is why we now have no fewer than five scheduled airlines licensed to serve Pelly Bay, a community of 400 people. That's one airline for every 80 people.

The fact that all of them are not actually operating is not the point. The real point is whether the provisions in the National Transportation Act regarding northern air service have any meaning. Most lawyers knowledgeable in administrative law will tell you that they do. They will tell you that the plain meaning of the words in subsection 72.(2) of the NTA imposes an obligation on the agency to seriously consider and analyse the objections they receive in any proceeding. They will also tell you

[*Traduction*]

Air Canada fera-t-elle pour tenir le coup devant un concurrent qui détient en partant un avantage de 20 p. 100 ou plus en matière de coûts opérationnels? Si Air Canada est en difficulté, en quoi sa situation nuira-t-elle à First Air et à NWT Air, et quelles en seront les conséquences pour le service aérien dans le Nord? Cela dit, American Airlines acceptera-t-elle que les Lignes aériennes Canadien desservent des petites localités de l'Arctique qui ne comptent que 150 habitants?

Je sais bien que je ne fais que poser ces questions sans donner de réponses. Mais ce sont des questions fort valables, que nous sommes en droit de nous poser et auxquelles nous devrons trouver réponse d'une façon ou d'une autre. Ces réponses auront inévitablement une incidence importante sur la structure, la qualité et l'importance du service aérien dans le Nord. Et elles ne vont pas tarder à venir.

La Loi nationale sur les transports de 1987 a complètement déréglementé le secteur aérien, mais elle a maintenu un certain degré de réglementation dans le Nord, semble-t-il. Pour maintenir cette réglementation nécessaire, l'Office national des transports devrait considérer, avant de délivrer une licence d'exploitation, que toute augmentation de la capacité de transport ne signifierait pas recul important ou instabilité dans le service aérien de cette région. C'était aux intervenants opposés à la demande de permis qu'il incombait de faire la preuve des effets néfastes d'une telle augmentation, et c'est ce qu'on appelle généralement renvoyer le fardeau de la preuve à la partie adverse.

Au début, la plupart des gens ont présumé que ce nouveau régime législatif amènerait, dans le Nord, un système de licences qui, tout en étant plus généreux, tiendrait toujours compte des marchés du secteur aérien de cette région, qui sont restreints, mais d'une importance vitale. Qu'il y ait davantage de concurrence, fort bien, mais non pas au point de sombrer dans le ridicule. Or, plus de six ans plus tard, l'Office canadien des transports n'a pas rejeté une seule des quelques centaines de demandes de licences pour un service aérien dans le Nord dont il a été saisi. Il est vrai que nombre d'entre elles n'ont fait l'objet d'aucune opposition, mais il y en a eu aussi beaucoup qui ont été vainement contestées. D'ailleurs, à une exception près, l'office ne s'est pas penché sur le bien-fondé des objections que lui ont présentées d'autres transporteurs aériens en désaccord avec ses décisions. Cela signifie que personne n'a su sur quels critères il s'était fondé dans l'exercice de son mandat législatif. On en est finalement réduit à tenir le pointage, qui est maintenant de 200 à zéro en faveur des demandeurs d'une licence.

En pratique, cela signifie que la réglementation du secteur aérien est la même dans le Sud et dans le Nord du Canada. Bref, l'industrie aérienne a été, elle aussi, déréglementée dans le Nord. C'est pour cela que nous n'avons pas moins maintenant de cinq services aériens à horaire fixe qui ont le droit de desservir Pelly Bay, une localité de 400 habitants. Donc une ligne aérienne pour 80 personnes!

Peu importe que ces services aériens ne soient pas tous vraiment en activité. La véritable question qu'il convient de se poser est la suivante: les dispositions de la Loi nationale sur les transports concernant le service aérien dans le Nord signifient-elles quelque chose? La plupart des avocats compétents en droit administratif répondront par l'affirmative. Ils vous diront que le texte du paragraphe 72.(2) de la loi oblige bel et bien l'Office national des transports à étudier et analyser sérieusement les

[*Text*]

that this obligation extends to making an informed and rational decision as to the likely consequences of licensing overcapacity in northern air markets.

I spoke earlier about the unprecedented financial disaster that has befallen our two national airlines in southern Canada. There is broad consensus that this disaster has as its root cause overcapacity. Overcapacity normally cannot take hold unless there is overlicensing. Accordingly, unless airline managers in the north are a lot smarter than those in the south, we are clearly heading down the wrong road.

For the past several months the federal government has been reassessing the policy framework surrounding the capacity in the domestic airline industry. While this reassessment has been brought about in large measure by the financial crisis faced by the two national airlines, it is neither restricted to these two airlines nor to any specific geographic region.

Last November 24 the Minister of Transport made a statement in the House of Commons on the difficulties being experienced by the Canadian airline industry. Amongst other things the minister made the following observation: "The Canadian industry needs rationalization. Capacity is too great for current demand and prices are too low to cover costs. . ."

He also said:

> The peculiar structure of Canada's airline industry, combined with the difficult market conditions that the industry has experienced in the past three years, have led some observers to suggest a need for reinforcement of our regulatory framework. It may be necessary to suggest a recalibration of the framework. . .

In an interview given subsequently outside the House, the minister clearly indicated that he was prepared to reregulate capacity in the airline industry if airline managements didn't constrain themselves. So far, that reregulation has not happened.

Mr. Chairman, we are in imminent danger of having at least one of our two national airlines disappear due largely to overcapacity and destructive competition. The Canadian public has clearly stated that it doesn't want this to happen. The federal government and two provincial governments seem to agree and advanced Canadian Airlines $120 million.

Competition is an idol much to be worshipped, but like most idols it has feet of clay, especially when it evolves from being constructive to destructive. This is particularly true with respect to the low-density air routes in northern Canada.

The capacity problems identified by the Minister of Transport and their attendant financial consequences are also affecting northern Canada and have been for some time. The Royal Commission on National Passenger Transportation quoted a recent NWT transport minister as follows:

> I can tell you that there is not an airline in the north that I know of, a scheduled airline carrier, that is making money; that in fact, our airline industry is in a very, very precarious state.

[*Translation*]

objections dont il est saisi lorsqu'une procédure est engagée. Ils vous diront également que ces mêmes dispositions l'obligent aussi à prendre une décision éclairée et rationnelle, en mesurant les conséquences vraisemblables qu'une augmentation de la capacité de transport aurait sur les marchés du secteur aérien dans le Nord.

J'ai parlé tout à l'heure de la catastrophe financière sans précédent qui s'était abattue sur nos deux transporteurs nationaux dans le Sud du Canada. On pense généralement que la cause première de cette catastrophe est la surcapacité de transport. Or, la surcapacité ne peut se produire s'il n'y a pas trop de licences accordées. Par conséquent, à moins que les gestionnaires de lignes aériennes du Nord ne soient beaucoup plus futés que leurs collègues du Sud, il saute aux yeux que nous fonçons tête baissée vers les problèmes.

Au cours des derniers mois, le gouvernement fédéral a réévalué le cadre politique de la capacité de transport des transporteurs aériens canadiens. Même si cette réévaluation tient, dans une large mesure, à la crise financière que traversent nos deux transporteurs nationaux, elle ne se limite pas à ces deux transporteurs ni à une région géographique donnée.

Le 24 novembre 1992, le ministre des Transports a fait une déclaration à la Chambre des communes sur les difficultés que connaissait l'industrie canadienne du transport aérien. Entre autres observations, le ministre a dit ce qui suit: «L'industrie canadienne doit être rationalisée. La capacité est trop forte par rapport à la demande, et les prix sont trop faibles par rapport aux coûts réels. . .»

Il a également ajouté:

> La structure particulière de l'industrie aérienne du Canada, jointe aux conditions du marché difficiles qu'elle connaît depuis trois ans, a amené certains observateurs à dire qu'il faudrait renforcer la réglementation. Il sera peut-être nécessaire de la réexaminer, afin de s'assurer qu'elle offrira un environnement sain. . .

Lors d'une entrevue accordée plus tard à l'extérieur de la Chambre, le ministre a clairement indiqué qu'il accepterait de réglementer de nouveau la capacité de transport dans l'industrie aérienne si les hautes instances des lignes aériennes ne refrénaient pas leurs appétits. Cette «reréglementation» se fait toujours attendre.

Monsieur le président, nous sommes sur le point de perdre au moins l'un de nos deux transporteurs nationaux à cause d'une surcapacité de transport et d'une concurrence destructrice. Le public canadien a clairement indiqué qu'il ne voulait pas que cela se produise. Le gouvernement fédéral et deux gouvernements provinciaux semblent être d'accord avec lui, puisqu'ils ont avancé 120 millions de dollars aux Lignes aériennes Canadien.

La concurrence est une bien bonne chose en soi, mais comme toute chose poussée à l'extrême, elle est préjudiciable lorsqu'elle cesse d'être constructive. C'est particulièrement le cas sur les routes aériennes de faible densité du Nord du Canada.

La surcapacité de transport, dont le ministre a fait état, et les problèmes qui en découlent nuisent également au Nord du Canada depuis quelque temps déjà. La Commission royale sur le transport des voyageurs a cité les propos suivants d'un ministre récent des Transports dans les Territoires du Nord-Ouest:

> Je puis vous affirmer qu'à ma connaissance, il n'y a pas une compagnie aérienne dans le Nord, pas une compagnie régulière, qui fasse des profits; en fait, l'industrie du transport aérien est dans un état extrêmement précaire.

[*Texte*]

The royal commission went on to say:

> Many speakers suggested that the airline companies operating in the north should be reregulated to guarantee carriers a reasonable profit and to ensure continuity of service to isolated communities.

Against this backdrop, the agency continues to issue licences on demand for services in northern Canada.

Some of you may be sitting there saying that First Air wants to reregulate the airline industry. Some of you might even be thinking we have an ulterior motive, such as that First Air is already a major player in the north and all we want to do is protect our markets or get a monopoly, that we are just afraid of competition.

Mr. Chairman, we are not afraid of competition. Just ask any of our competitors—they wish we would go away. If we were afraid of competition we never would have taken the biggest risk of our corporate career and started north-south jet service seven years ago in competition with Canadian Airlines, a company at least a hundred times our size.

• 1605

No, we don't want to reregulate. You can't unscramble an omelette and you can't put toothpaste back in a tube. The National Transportation Act as written, with respect to the north, is basically sound. The problem is one of interpretation and application. We need to be more realistic. Does anyone seriously think we can afford to subject the essential and vital air services in the north to the type of disruption and uncertainty facing those in the south where air service is more of a convenience than an absolute necessity?

Subsection 72.(2) of the National Transportation Act of 1987 permits the agency to deny a licence to provide new commercial air services in the north. Two criteria need to be met in order to trigger a denial. First, there has to be an objection filed. Second, the agency must be satisfied that the proposed new service would lead to a significant decrease or instability in the level of domestic service in the area concerned.

This is a very broad test given to the agency under the act. This is appropriate, as the agency should be given the latitude to deal with each different situation on its own merits, taking into account all relevant factors. But when each and every application placed before the agency is approved regardless of objections, and when virtually every decision avoids any meaningful discussion or analysis of the issues raised by objectors, one becomes skeptical, and indeed cynical, as to the way the act is being applied in practice. Surely it was not the intent of Parliament when passing the act to have these sections on a continued form of regulation in the north as mere hollow window dressing.

[*Traduction*]

La commission royale a ajouté ensuite:

> Parmi les intervenants, nombreux étaient ceux qui voulaient que les compagnies aériennes qui font affaire dans le Nord soient à nouveau réglementées pour garantir des profits raisonnables aux transporteurs et assurer la continuité des services vers les localités isolées.

C'est sur une pareille toile de fond que l'Office national des transports délivre, «sur demande», des licences d'exploitation de services aériens dans le Nord du Canada.

Certains d'entre vous doivent se dire probablement que First Air est en faveur du retour à la réglementation de l'industrie aérienne. Certains pensent peut-être même que nous avons une idée derrière la tête, qu'étant déjà un intervenant important sur les marchés du Nord, tout ce que nous voulons, c'est protéger, voire monopoliser nos marchés. Bref, nous craignons la concurrence.

Monsieur le président, nous ne craignons pas la concurrence. Informez-vous auprès de nos concurrents, qui voudraient bien nous voir plier bagage. Si nous avions eu peur de la concurrence, nous n'aurions pas pris le plus gros risque jamais couru dans l'histoire de notre société: inaugurer un service aérien par turbopropulseur nord-sud il y a sept ans, en concurrence avec les Lignes aériennes Canadien, une compagnie qui a 100 fois notre taille.

Non, nous ne voulons pas déréglementer cette industrie. On ne peut plus renverser la vapeur. La Loi nationale sur les transports est fondamentalement une loi saine. Nous sommes aux prises avec un problème d'interprétation et d'application de cette loi. On doit faire preuve de plus de réalisme. Peut-on vraiment songer à faire subir à des services aériens aussi nécessaires, aussi essentiels que ceux du Nord, le même type de bouleversements et d'incertitudes que connaissent actuellement les services aériens du Sud, qui sont davantage une question de commodité qu'une nécessité?

Le paragraphe 72.(2) de la Loi nationale sur les transports (1987) permet à l'Office national des transports de rejeter une demande de licence d'exploitation de nouveaux services aériens dans le Nord. Il doit fonder sa décision sur deux critères. Premièrement, une objection doit avoir été déposée. Deuxièmement, l'office doit être convaincu que le nouveau service proposé serait la cause d'une baisse ou d'une instabilité du niveau du service offert à l'intérieur de la région concernée.

C'est une belle occasion qui s'offre à l'Office national des transports dans le cadre de la Loi nationale sur les transports. Et c'est bien ainsi, puisque l'office devrait pouvoir traiter chaque cas au mérite en tenant compte de tous les facteurs pertinents. Mais on finit par devenir sceptique, voire cynique, sur la façon dont l'office applique la Loi nationale sur les transports, lorsqu'il approuve systématiquement toutes les demandes de licence qui lui sont soumises sans tenir compte des objections, en évitant pratiquement tout le temps de débattre ou d'analyser sérieusement les questions soulevées par ceux qui s'opposent aux demandes de licence. Le Parlement ne voulait sûrement pas que l'article de cette loi, qui permet de maintenir une forme de réglementation dans le Nord, serve uniquement de parure.

[*Text*]

First Air has recently had competition licensed against it in markets where our average passenger boarding per flight for some of these small communities was two or three people. Some of these markets already had two or more airlines licensed in them. Licensing overcapacity in these types of markets is simply a recipe for instability, chaos and financial disaster. No one can economically maintain the high-cost infrastructure needed to run a reasonable airline service in the north when faced with this type of destructive competition.

We believe the National Transportation Act Review Commission acted quite properly in recommending that the existing regulatory provisions in the act regarding northern and remote air services be retained. However, we believe more is required. This could take the form of a policy directive or some other type of signal from the federal government to the National Transportation Agency indicating that the agency should adopt a more realistic approach in licensing additional airline capacity in these regions. We urge this committee to make such a recommendation.

Mr. Chairman, I would like to thank you and the members of the committee for your kind attention. I will be pleased to try to answer any questions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Crichton, for your interesting and well-prepared brief.

We will move to Mr. Keyes to begin the questioning.

Mr. Keyes (Hamilton West): Welcome to the committee, Mr. Crichton, and thank you for your brief. I think it gives many people an insight into the north if they have never experienced it.

Some of us have had the privilege of being in Frobisher Bay, now called Iqaluit, to be part of the north and experience the north, to visit the store and see what three quarts of milk cost when you have to pay the additional fees for getting supplies like milk and bread and a head of lettuce all the way to Iqaluit. There is an incredible expense involved.

I suppose, too, for the people who live up there, the isolation of being in the north. . . You can't really understand that isolation until you live it, I suppose. There is a wonderful thing about it and it's something you can't explain, but I want to tell you—and the parliamentary secretary might chuckle, but I think this is all part of it, Lee.

We are dealing with parts of Canada that sometimes as legislators we have to come to appreciate, or I don't think we can properly do our job. If you can't understand the size of our country and have never experienced parts of this country and appreciated the difficulties in those parts of the country, how, as a legislator in this job. . .are we supposed to create laws or legislation or regulations that may work wonderfully in southern Ontario, in Toronto or Ottawa or Hamilton, that aren't going to work very well in Canada's north?

[*Translation*]

Dernièrement, First Air s'est retrouvée aux prises, sur certains marchés, avec des concurrents autorisés dans certaines localités desservies où on compte en moyenne deux ou trois passagers par vol. Certains de ces marchés comptaient déjà deux transporteurs autorisés ou plus pour les desservir. Autoriser une surcapacité de transport sur ce type de marché, c'est créer automatiquement l'instabilité, le chaos et l'impasse financière. Personne n'a les moyens de maintenir l'infrastructure très coûteuse qui est nécessaire pour exploiter un service aérien raisonnable dans le Nord devant une concurrence aussi destructrice.

Nous croyons que la Commission d'examen de la Loi nationale sur les transports a bien agi en recommandant de maintenir les dispositions réglementaires actuelles de la loi en ce qui concerne les services aériens dans les régions éloignées du Nord. Mais nous croyons également qu'il faut faire davantage. Le gouvernement fédéral pourrait émettre une directive ou toute autre forme de mise en garde à l'intention de l'Office national des transports pour l'inciter à adopter une politique plus réaliste en matière de capacité de transport aérien supplémentaire dans ces régions. Nous demandons instamment au comité de lui présenter une recommandation en ce sens.

Monsieur le président et messieurs les membres du comité, je vous sais gré de votre aimable attention et je me ferai un plaisir de répondre aux questions que vous voudrez peut-être me poser.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Crichton, pour ce mémoire très intéressant et fort bien préparé.

M. Keyes posera la première question.

M. Keyes (Hamilton-Ouest): Bienvenue au comité, monsieur Crichton, et merci pour votre mémoire. Je pense qu'il aura réussi à donner un aperçu du Nord aux personnes qui n'y sont jamais allées.

Certains d'entre nous ont eu le privilège de se rendre à Frobisher Bay, maintenant appelée Iqaluit, pour faire connaissance avec le Nord. Au cours de notre visite dans cette région septentrionale, nous avons pu aller au magasin et constater combien coûtent trois litres de lait, un pain, ou une pomme de laitue par rapport aux prix réguliers, lorsqu'on y ajoute les frais additionnels de transport vers Iqaluit. Cela représente une dépense incroyable.

Les gens qui vivent dans le Nord font aussi face au problème de l'isolement. . . Je suppose qu'on ne peut pas vraiment comprendre cet isolement à moins de l'avoir vécu. Cela a quelque chose d'extraordinaire et de difficilement explicable. A mon sens—et le secrétaire parlementaire peut bien glousser—, cela fait partie intégrante de l'expérience nordique.

Nous traitons de régions du Canada avec lesquelles il nous a parfois été donné de nous familiariser en tant que législateurs. Autrement, je ne pense pas que nous puissions nous acquitter convenablement de nos fonctions. Si l'on ne peut comprendre l'immensité de notre pays, si l'on n'a jamais visité ces régions reculées et compris la difficulté d'y vivre, on risque, en tant que législateurs, de créer des lois ou des règlements qui donneront de fort bons résultats dans le Sud de l'Ontario, à Toronto, Ottawa, ou Hamilton, mais qui seront inefficaces dans le Nord du Canada.

[*Texte*]

• 1610

That said, I have a few questions. I'm not quite clear, Mr. Crichton, so maybe you can explain to me why you are not in favour of reregulation but at the same time are saying we have to have controls on how many airlines service the north. Isn't it part of regulating an industry to ensure that the service is there but not competing itself out of business altogether? How do we do it?

Mr. Crichton: What I tried to indicate with respect to service to, from and within the north is that the act as written presently provides for a degree of regulation that would be adequate if it was interpreted in the way we think it was intended. The act does provide for an application process and an intervention process for air service involving that part of the country. The act clearly provides the power to the agency to deny any application submitted to it, provided somebody objects. If someone doesn't object, then the licence is automatically issued.

That didn't used to be the case. It used to be that the CTC could in fact deny applications whether somebody objected or not. But the present act has within it the required authority and the required criteria to provide a modest amount of regulation for air service in the northern areas of the country. It's just a case of the agency realistically assessing these applications and the situation. I'm afraid what has gone on so far has simply been a rubber stamp process.

Mr. Keyes: . . .which is providing too much service to the communities. On page 17 of your brief where you talk about five scheduled airlines servicing Pelly Bay with 400 people, obviously if the government or the regulators don't act, or the CTC or the NTA don't act to try to prevent the rubber stamping of licences, everyone is going to hurt.

What was the situation before? What year. . .? I guess pre-1984 was the deregulation of the airline industry—in 1987, rather—and pre-1984, when we had many airlines operating in this country and there was regulation and it seemed like all were making money and everything seemed just fine. What would be the benchmark for the north: 1987, 1988, 1990?

Mr. Crichton: Effectively I think the benchmark for the north would be pre-1987; it would be before the introduction of the new act. Even though there was some liberalization in early 1984, it was primarily confined to the southern parts of Canada. The north went from a full-blown regulatory regime, if you will, to what was supposed to be a continued but modest form of regulation but turned out to be full-blown deregulation in 1987.

The critical point to remember is that it's not a philosophical disagreement about competition. Competition will occur in a normal and constructive way when there is a fairly contestable market. It will happen. It was happening in the north prior to the new act. It was happening in those areas where in fact there was a market of sufficient size that rational managements acting in a rational fashion could make a go of it.

[*Traduction*]

Cela dit, j'ai quelques questions à poser. Je ne suis pas sûr de vous avoir bien suivi, monsieur Crichton. Pourriez-vous me dire pourquoi vous n'êtes pas en faveur d'une reréglementation, alors que du même souffle vous dites que nous devons exercer un certain contrôle des sociétés aériennes qui desservent le Nord? N'est-ce pas réglementer une industrie que de s'assurer que le service est offert sans laisser la concurrence risquer de le compromettre? Comment réaliser cet objectif?

M. Crichton: Ce que j'ai essayé d'expliquer au sujet du service à destination et en provenance du Nord, c'est que la loi sous sa forme actuelle prévoit une certaine réglementation qui serait suffisante si elle était interprétée de la façon dont nous pensons qu'on a voulu qu'elle le soit. La loi prévoit un processus de demande et un processus d'intervention en ce qui concerne les services aériens dans cette région du pays. La loi autorise clairement l'Office des transports à rejeter toute demande qui lui est soumise, à condition qu'il y ait contestation. En l'absence de toute contestation, la licence est automatiquement accordée.

Cela n'a pas toujours été le cas. Auparavant, la CCT pouvait rejeter une demande, qu'il y ait eu contestation ou non. Mais la mesure actuelle lui confère le pouvoir, assorti de l'obligation d'appliquer certains critères, d'assurer une réglementation modeste pour le service aérien dans les régions septentrionales du pays. Il suffit que l'office évalue de façon réaliste ces demandes et la situation. Je crains que jusqu'ici il ne se soit borné à accepter toutes les demandes machinalement.

M. Keyes: . . .avec le résultat que certaines collectivités ont trop de services. A la page 17 de votre mémoire, vous dites que cinq compagnies aériennes à horaire fixe desservent Pelly Bay, une localité de 400 habitants. Manifestement, si le gouvernement, les organismes de réglementation ou l'Office national des transports n'interviennent pas pour empêcher la délivrance de licences à l'aveuglette, tout le monde en pâtira.

Quelle était la situation avant? Quelle année. . .? Je suppose que c'était avant 1984, date de la déréglementation de l'industrie aérienne—en 1987, plutôt. . . En fait, avant 1984, le pays comptait de nombreuses compagnies aériennes qui fonctionnaient dans un cadre réglementé et qui semblaient toutes rentables. Tout semblait baigner dans l'huile. Quel serait le point tournant pour le Nord: 1987, 1988, 1990?

M. Crichton: Je pense que le point tournant pour le Nord serait juste avant 1987, soit avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Même s'il y avait déjà eu une certaine libéralisation au début de 1984, elle avait été surtout confinée aux régions sud du Canada. Le Nord est passé d'un régime intégralement réglementé à un régime qui devait l'être moins. Mais au bout du compte, nous nous sommes retrouvés avec une déréglementation en règle en 1987.

Ce qui importe de se rappeler, c'est que nous ne sommes pas foncièrement contre la concurrence. La concurrence joue de façon normale et constructive dans un marché relativement contestable. Elle peut fleurir. D'ailleurs, la concurrence existait dans le Nord avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi. Elle existait dans les régions où il existait un marché suffisamment grand pour qu'il soit logique sur le plan de la gestion d'essayer de s'y lancer.

[*Text*]

• 1615

When you take the markets in the north which are so small, and the very important requirement to provide a high level of service, with sufficient frequencies and infrastructure required to do it safely and efficiently in that part of the world, you come up with an equation that simply won't balance. If you keep injecting more pieces of competition into that equation, it will bust. That is simply what we are saying. The act as written provides the tools to prevent that. You don't have to amend the act. It's there.

Mr. Keyes: Then why does a rational management within an airline firm look at Pelly Bay and say that they ought to be flying in there? When there are already four airlines flying in there, why does the fifth say they ought to be flying in there?

Mr. Crichton: What people do is collect licence authorities. They don't necessarily use them right away, but they'll collect them. At some point in the future, if the circumstances indicate it might be favourable, then they can utilize them, utilize that authority in combination with some other pair of points. Some of the competitors are operating in. . .we have a couple of points similar to Pelly Bay where there are three carriers competing for traffic that really isn't enough to support one.

Mr. Keyes: Then two are going to die and one will continue, if market forces are supposed to be.

Mr. Crichton: Unfortunately, it sometimes takes an awfully long time to bring about those kinds of results. Even if those results do happen, is that what we want? Do we want to create a situation where only the fittest will survive at the end of the day? That's where we'll head. We'll have one airline.

Our concern with respect to Canadian Airlines going out of business—they are our number 1 competitor—the irony is that if they go out of business, we're realistic enough to know that the guy that's left doesn't need us any more. So now we're out of business. Where are we going to end up? We're going to end up with one monolithic carrier permeating every nook and cranny of the country and—

Mr. Keyes: Possibly foreign-owned, to boot.

Mr. Crichton: There has to be a balance. When we look at the northern markets it just seems that to any reasonable person, when looking at the size of the markets, the available traffic and the absolute necessity to provide service in those markets, it doesn't make economic sense or business sense to set them up to be torn apart.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Crichton, thank you very much for your very comprehensive overview of transportation in the north these days.

If my colleague Mr. Benjamin was here this afternoon as he was this morning, the first four words out of his mouth would be "I told you so". We argued back during "Freedom to Move" and during the legislation that the reverse-onus test, as

[*Translation*]

Si l'on prend les marchés du Nord, qui sont tellement restreints, et si l'on tient compte de l'importante exigence d'offrir un bon niveau de service, avec des vols suffisamment fréquents et l'infrastructure requise pour offrir ce service efficacement et en toute sécurité dans cette partie du monde, on aboutit à une situation qui est en rupture d'équilibre. Et si l'on ne cesse d'ajouter de nouveaux concurrents, ce sera la rupture. C'est tout ce que nous disons. La loi actuelle prévoit les outils pour empêcher que cela ne se produise. Il n'est pas nécessaire de modifier la loi; tout est là.

M. Keyes: Dans ce cas, pourquoi les cadres rationnels d'une compagnie aérienne décideraient-ils qu'ils doivent absolument offrir des vols à destination de Pelly Bay? Quand il y a déjà quatre compagnies aériennes qui desservent cette localité, pourquoi une cinquième déciderait-elle de s'attaquer à ce marché?

M. Crichton: C'est que les gens collectionnent les licences. Ils ne s'en servent pas nécessairement dans l'immédiat, mais ils les collectionnent. À un moment donné, si les circonstances sont favorables, ils pourront les utiliser, de concert avec d'autres destinations. Certains de nos concurrents. . . il y a d'autres localités comme Pelly Bay où trois transporteurs s'arrachent une clientèle qui ne suffirait même pas à justifier les services d'un seul transporteur.

M. Keyes: Dans ce cas, il y en a deux qui vont disparaître, et le troisième va continuer, du moins si les forces du marché jouent leur rôle.

M. Crichton: Malheureusement, il faut parfois beaucoup de temps avant d'en arriver là. Et même si cela arrive, est-ce bien ce que nous voulons? Voulons-nous faire en sorte que seuls les plus forts puissent survivre? C'est ce qui nous attend. Nous n'aurons plus une seule compagnie aérienne.

La perspective de voir les Lignes aériennes Canadien faire faillite ne nous réjouit guère, même s'il s'agit de notre principal concurrent, car nous sommes assez réalistes pour savoir que si Canadien disparaît, l'autre transporteur n'aura plus besoin de nous. Nous disparaîtrons donc à notre tour. Où cela va-t-il finir? Nous nous retrouverons avec un seul transporteur monolithique, qui va s'insinuer dans tous les coins et recoins du pays et. . .

M. Keyes: Le pire, c'est que ce sera peut-être une compagnie étrangère.

M. Crichton: Il faut un juste équilibre. Quand on considère le Nord, toute personne raisonnable qui examine la taille de ce marché, la clientèle potentielle et la nécessité absolue d'offrir un service dans ces localités ne peut que constater qu'il est absurde, sur le plan des affaires, de s'entre-déchirer dans ces marchés restreints.

M. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Crichton, je vous remercie beaucoup pour votre document, qui brosse un tableau complet de la situation des transports dans le Nord de nos jours.

Si mon collègue, M. Benjamin, était ici cet après-midi, comme il l'était ce matin, la première chose qu'il dirait, ce serait: «Je vous l'avais bien dit.» Pendant l'étude qui a abouti au document *Aller sans entraves* et aussi pendant l'étude de la

[*Texte*]

laid out, would not work. It would, as you say, lead to a window dressing, although I don't think we used those words. Certainly the intention of the committee as a whole was not that it would be meaningless. The committee felt very strongly that reverse onus was the appropriate mechanism for continuation of some form of regulation in the north.

You make it very clear that the way to correct that is not through any change in the act itself but to use the power the act provides to the Minister of Transport to issue a policy directive to the agency. Should that policy directive include a requirement that some kind of public needs test be considered by the agency? Is that one of the things you feel would correct the current situation?

Mr. Crichton: Yes, I guess the phrase "public needs test" could mean a lot of different things, but essentially—

Mr. Angus: —the public's convenience and necessity.

• 1620

Mr. Crichton: I think what we're talking about is a signal to the agency by the minister that, in assessing additional competitive services in the north, where someone has objected—and only when someone objects—you take a realistic account and analysis of the likely consequences for the other services that are operating. I think the agency has the wherewithal to do that; I think it has the talent there to do it. It simply needs the political direction to say, yes, that's what we want you to do in the north, because this is what this section of the act means. It doesn't mean to rubber-stamp.

Again, there has not been one appeal since the act came into effect six years ago. There is provision for appeals of the agency decisions to the cabinet, but, with the exception of one that I know of that was filed about a month ago, none were filed, whereas under the old regime there used to be appeals to the minister and occasionally appeals to the Governor in Council. That gave a very good opportunity for the minister of the day to send signals about government policy.

Perhaps it's the industry's fault. In the last six years, in spite of some of these decisions that many people in the industry felt clearly the agency was wrong on, nobody appealed them. So the opportunity wasn't given to the government to do something in that way.

Mr. Angus: I want to come back to that aspect, because it's an important one.

What you're saying in the previous part of your answer is that there is room for competition in the north but there are also communities and routings where competition over the long term doesn't make sense either for the carriers' survival or for the needs of the community. Or am I putting words into your mouth?

[*Traduction*]

loi, nous avons soutenu que le critère à fardeau de preuve inversé ne fonctionnerait pas. Cela reviendrait à sauver les apparences, comme vous l'avez dit, quoique je ne crois pas que nous ayons utilisé cette expression. Chose certaine, le comité dans son ensemble n'avait pas l'intention d'instituer un régime vide de sens. Le comité avait la conviction que l'inversion du fardeau de la preuve était le mécanisme tout trouvé pour continuer d'appliquer une certaine forme de réglementation dans le Nord.

Vous dites très clairement que la façon d'y remédier, ce n'est pas de modifier la loi elle-même, mais plutôt de se servir du pouvoir que la loi confère au ministre des Transports de donner des instructions à l'office. Faudrait-il aller jusqu'à exiger que l'office applique un quelconque critère de nécessité publique? À votre avis, cela permettrait-il de remédier à la situation actuelle?

M. Crichton: Oui, je crois que l'expression «critère de nécessité publique» pourrait être interprétée de bien des façons, mais essentiellement. . .

M. Angus: . . .un critère d'intérêt et de nécessité publique.

M. Crichton: Je pense qu'il faudrait en somme que le ministre fasse savoir à l'office que, dans l'évaluation des demandes de nouveaux services concurrentiels dans le Nord, là où quelqu'un a formulé une objection, et seulement dans ce cas, il faut faire une analyse réaliste des conséquences probables qu'aurait l'arrivée de ce nouveau concurrent pour les autres exploitants qui desservent déjà le même marché. Je crois que l'office a les ressources voulues pour le faire; je crois qu'il a les compétences nécessaires. Il lui faudrait simplement un coup de pouce politique, c'est-à-dire qu'il faudrait qu'on lui dise que c'est ce qu'il doit faire dans le Nord parce que telle est l'interprétation qu'il convient de donner à cette disposition de la loi. La loi ne dit pas qu'on doit tout approuver aveuglément.

Je répète qu'il n'y a pas eu un seul appel depuis que la loi est entrée en vigueur il y a six ans. On peut en appeler des décisions de l'office au Cabinet, mais à l'exception d'un seul appel qui a été déposé il y a environ un mois, on n'a jamais fait appel de ces décisions, tandis que sous l'ancien régime, on en appelait régulièrement au ministre, et parfois au gouverneur en conseil. Cela donnait au ministre une excellente occasion de faire connaître publiquement la position du gouvernement.

C'est peut-être la faute des entreprises de ce secteur. Depuis six ans, personne n'a fait appel, même si, dans bien des cas, on estimait généralement dans le secteur que l'office s'était trompé. En ne faisant pas appel, on n'a pas donné au gouvernement l'occasion d'intervenir.

M. Angus: Je vais revenir à cet aspect, qui me semble important.

Dans la première partie de votre réponse, vous nous avez dit qu'il y a place pour de la concurrence dans le Nord, mais qu'il y a par ailleurs des localités et des itinéraires où, à long terme, la concurrence menacerait la survie des transporteurs et ne répondrait pas aux besoins de la clientèle. Est-ce bien cela, ou bien ai-je déformé vos propos?

[*Text*]

Mr. Crichton: No. In principle I would agree with what you're saying. I can't give you any hard and fast rules, but obviously when you're dealing with communities of 400 people, 800 people, or 1,500 people, there is a finite amount of capacity that can be realistically deployed in those markets. Whether that capacity is all deployed by one airline or three airlines, there is a very finite limit to it.

When you consider the costs associated with mounting that capacity, which are two to three times what they are down here, and when you further consider the absolute public urgency in having a stable airline system operating there because people's lives depend on it every day, then you have to say to yourself, let's be realistic as to the limit of how much capacity we will license in those areas.

What that exact limit will be should be decided on a case-by-case basis by the agency doing its homework.

Mr. Angus: That's fair enough.

In your brief you talk about the score being 200 to zero in regard to the applications: 200 approved and zero rejected. As an aside, it sounds like Investment Canada in terms of none of its applications ever having been rejected.

I met with officials of the Transportation Association of Canada and they put the case to me that people have stopped objecting because, on one hand, the NTA wasn't listening when they did object and, secondly, the requirements of them were more onerous than the requirements of the applicant in terms of being able to prove that the application was against either their interests or the long-term interests of the Queen or what have you. This leads into the whole question of the appeal. Is it not one and the same in that, if the impression is out there that the agency will just rubber-stamp applications, why should people go to the bother of objecting if they're just going to be ignored?

Mr. Crichton: I would have to agree with what you heard. Yes, I believe that many carriers have stopped objecting because they thought it was a futile exercise. They thought it was a futile exercise because, notwithstanding some very comprehensive objections that were filed, when they got decision after decision that simply said "We're granting the licence" and referred to the fact that somebody objected but didn't refer to any of the issues that were raised, or any analysis of the issues that were raised, people became very dejected about it and decided they were fighting an uphill battle and it didn't matter what they said.

• 1625

I am aware of a number of cases where people deliberately went to great time, trouble, and expense to make as comprehensive an objection as they could to try to fathom the very outer reaches of what criteria the agency was using and they put absolutely everything you could think of into it. The results came back the same way: a passing reference to the fact that a person had objected and a granting of the licence.

So when I said earlier in my presentation that the north has been effectively deregulated, I mean that in substance. There simply has not been a serious treatment of the provisions of the act by the agency thus far.

[*Translation*]

M. Crichton: Non. En principe, je suis d'accord avec ce que vous dites. Je ne peux pas vous donner de règles préétablies, mais il est évident que dans des localités de 400, 800, ou même 1 500 habitants, la capacité que l'on peut de façon réaliste déployer dans ces marchés est assez limitée. Que cette capacité soit le fait d'un seul transporteur ou de trois, elle n'en demeure pas moins très limitée.

Si l'on considère le coût associé à l'offre de cette capacité, coût qui est deux ou trois fois plus élevé que dans le Sud, et si l'on considère en outre la nécessité publique absolue d'offrir dans ces régions un service aérien stable, puisque c'est la vie quotidienne des gens qui en dépend, on ne peut faire autrement que de se dire qu'il faut être réaliste quant à la capacité que l'on va créer dans ces régions en répondant favorablement aux demandes.

Quant à savoir quelle devrait être la limite exacte de cette capacité, cela devrait être décidé au cas par cas, et c'est à l'office de faire ce travail.

M. Angus: Très bien.

Dans votre mémoire, vous dites que le score est de 200 à zéro pour ce qui est des demandes: 200 ont été approuvées, aucune rejetée. Soit dit en passant, cela ressemble au bilan d'Investissement Canada, puisque aucune demande n'a jamais été rejetée.

J'ai rencontré des représentants de l'Association des transports du Canada qui m'ont dit que les gens avaient cessé de formuler des objections parce que, d'une part, l'office n'écoutait pas leurs interventions et, d'autre part, ils devaient répondre à des exigences plus rigoureuses que les demandeurs, puisqu'ils devaient prouver que la demande était contraire à leurs propres intérêts ou à l'intérêt à long terme de l'État. Ce qui nous amène à la question des appels. Cela ne revient-il pas au même, en ce sens que si les gens ont l'impression que l'office se contente d'approuver à l'aveuglette toutes les demandes, pourquoi se donnerait-il la peine d'exprimer des objections dont on ne tiendrait même pas compte?

M. Crichton: Je suis d'accord avec cela. Oui, je crois en effet que beaucoup de transporteurs ont cessé d'exprimer leurs objections parce qu'ils estimaient que c'était totalement inutile. En effet, dans certains cas, on avait présenté des dossiers très étoffés à l'appui des objections, et, pourtant, à chaque décision, l'office se contentait d'accorder la licence demandée en faisant vaguement allusion au fait que quelqu'un avait exprimé une objection, mais sans s'attarder aux arguments qui avaient été invoqués ou à l'analyse de la situation que l'on avait faite. Les gens se sont découragés, ont décidé que la bataille était perdue d'avance et que leurs interventions tombaient dans l'oreille d'un sourd.

Il est arrivé plusieurs fois que les gens ne comptent ni leur temps, ni leur argent, ni leurs efforts pour présenter une objection aussi exhaustive que possible afin d'essayer de découvrir la limite des critères que l'office appliquait, en ne négligeant absolument rien dans leur mémoire. Et, pourtant, les résultats ont toujours été les mêmes: l'office a délivré la licence demandée, en faisant une simple allusion au fait que quelqu'un avait contesté la demande.

Autrement dit, quand j'ai déclaré tout à l'heure que le service aérien dans le Nord avait été déréglementé à toutes fins utiles, je l'ai dit avec conviction. Jusqu'à présent, l'office n'a tout simplement pas appliqué la loi avec sérieux.

[*Texte*]

Mr. Angus: What about on the fares side in terms of the published tariffs that the carriers charge? Has the same situation occurred there, that it has been total deregulation, or is there still some compression of rates or a process to go through that's still just being rubber-stamped?

Mr. Crichton: The provisions of the act with respect to fares in the north are that if a carrier increases its rates and a member of the public objects to the increase, then the agency has the power to disallow it. To disallow an increase in rates is a fairly strong power, so to that extent you can say that rates are theoretically regulated.

I haven't had any experience with my own company in terms of anybody complaining. I'm not sure about others. I'm not aware of any.

Mr. Angus: In terms of competition in the north, you mentioned a couple of instances. Pelly Bay has up to five licences and maybe three carriers actually servicing it.

Have you got the same kind of foolish competition up north as we have down south: two planes leaving at the same time, going to the same destination less than half full? Or is it a little bit more rational in the sense that one's a morning flight and one's an afternoon flight to provide at least a variation in services?

Mr. Crichton: There are instances of the same type of competition where two carriers are operating flights at more or less the same time. I wouldn't overstress that, though. In fairness to the airlines, if you're going to serve a market, then there are prime times when you have to serve it. That's when most of the people want to travel. I wouldn't interpret two planes leaving at the same time as meaning that the airline managements have taken leave of their senses. In fact, that is likely the peak time of day. The overcapacity is a little more subtle than just that.

Overcapacity will manifest itself. If it's there in the system, it will manifest itself in a lot of different ways. It is the root cause of just about everything that can go wrong in the aviation business. If you want to trace things back to when things started going downhill, it's the overcapacity.

One of the problems is that airlines have to bite the bullet from time to time to seriously get rid of that overcapacity. Getting rid of it means more than just selling a couple of airplanes: you've got to sell the infrastructure; if you're going to achieve any genuine economies in that, then you've got to downsize the rest of the operation to go with it.

Mr. Angus: I want to turn to another element you raise in your brief, the question of the runways. You make a valid point about the changing technology and your inability to respond to it because of the lack of hard-surface runways in the north.

Do you have a sense of what the cost would be to blacktop those priority runways?

Mr. Crichton: I don't have the engineering figures, although I was told that for the cost of one runway that's being built at Toronto you could pave the entire Northwest Territories.

[*Traduction*]

M. Angus: Que s'est-il passé pour les prix, en ce qui concerne les tarifs publiés des transporteurs? Est-ce la même chose, ou subsiste-t-il encore une certaine compression des tarifs ou une procédure qui se résume toujours à une simple approbation automatique?

M. Crichton: En ce qui concerne les tarifs du transport aérien dans le Nord, la loi est claire. Si un transporteur augmente ses tarifs et qu'un membre du public s'y oppose, l'office a le pouvoir d'interdire l'augmentation. C'est un pouvoir non négligeable, et, dans cette mesure, nous pouvons dire que les tarifs sont réglementés, en théorie.

Personne ne s'est plaint dans le cas de ma compagnie. Je ne suis pas sûr qu'il y a eu des plaintes à l'égard des autres transporteurs. À ma connaissance, il n'y en a pas eu.

M. Angus: Vous avez cité quelques exemples de concurrence dans le Nord. Cinq licences ont été délivrées pour desservir Pelly Bay, et il y aurait peut-être trois transporteurs actifs à cet aéroport.

Avez-vous dans le Nord le même genre de concurrence ridicule que celle que nous avons dans le Sud, avec deux avions qui s'envolent en même temps pour la même destination, tous les deux moins qu'à moitié plein? La situation chez vous est-elle un peu plus rationnelle, en ce sens qu'un des avions part le matin et l'autre l'après-midi, de sorte qu'il y a au moins une différence entre les services offerts?

M. Crichton: Nous avons des exemples de ce genre de concurrence où deux transporteurs ont des vols à peu près à la même heure. Je ne voudrais pas trop insister là-dessus, cependant. Par souci d'équité pour les compagnies aériennes, je dirais que, lorsqu'il s'agit de desservir un marché, il y a des moments de forte demande, où il faut assurer le service. C'est alors que la plupart des gens veulent voyager. Je ne dirais pas que le fait que deux avions décollent en même temps signifie que la direction des compagnies aériennes a perdu l'esprit. En fait, s'ils décollent à cette heure-là, c'est probablement parce que c'est l'heure de pointe. Le problème de la surcapacité est un peu plus subtil.

La surcapacité se manifeste. S'il y a surcapacité dans le système, elle va se manifester de bien des façons. C'est la cause première de tous les problèmes possibles dans le secteur du transport aérien. Si vous voulez revenir à la cause de ce qui a amorcé la dégringolade, c'est la surcapacité que vous trouverez.

Entre autres problèmes, les compagnies aériennes doivent parfois faire des sacrifices pour s'attaquer sérieusement à leur surcapacité. Pour s'en débarrasser, il ne leur suffit pas de vendre quelques avions; elles doivent aussi vendre leur infrastructure. Pour arriver à réaliser de véritables économies dans ce contexte, il faut réduire l'ampleur de tout le reste de l'exploitation en proportion.

M. Angus: Je voudrais maintenant passer à un autre volet de votre mémoire, celui des pistes. Vous avez présenté des arguments valables sur l'évolution technologique, en disant que vous êtes incapables de vous y adapter à cause du manque de pistes en dur dans le Nord.

Avez-vous une idée du coût du goudronnage de ces pistes prioritaires?

M. Crichton: Je n'ai pas les calculs d'ingénierie, mais on m'a dit qu'il serait possible de poser un revêtement sur toutes les pistes des Territoires du Nord-Ouest pour le prix de la construction d'une piste à Toronto.

[*Text*]

• 1630

Mr. Angus: Do you mean the entire runway needs of Northwest Territories?

Mr. Crichton: Yes.

Mr. Angus: Just for the record, just to clarify that, was it the federal government that paid for the original airstrips in all cases, or are there some private sector ones or some American military ones that. . .?

Mr. Crichton: It's a combination of some of the old DEW-line—we mentioned Iqaluit. Iqaluit is the best airport in the Northwest Territories, actually. It's even better than Yellowknife. It started out as a wartime strip, actually. It was gravel in those days and it was converted to a paved runway in the 1950s during the DEW-line construction. USAF paid for it, but Transport has owned it since the early 1960s, and in fact Transport is resurfacing that runway this year at government expense.

Some of the other ones were developed entirely by Transport Canada from scratch. Cambridge Bay is an old DEW-line strip. Hall Beach is an old DEW-line strip, and so on. So it varies. Resolute Bay was essentially built by the Canadian Air Force.

Mr. Angus: What's the time lag? Obviously, airline equipment has a certain life expectancy. When is the crunch going to come? When are you going to be unable to keep those two types of planes serving the north, having no choice but to replace them, and therefore either going to major expense for modifications of the new equipment and/or requiring the hard-surface runways?

Mr. Crichton: Well, both of the Boeing aircraft that I talked about are of fail-safe construction, which means that simply by spending the money on maintenance to overhaul the aircraft, they can go indefinitely. There's no design life to the airplane. The problem is that the economics of doing that, as you go further out in time, become less and less attractive. If we end up with a situation where the services to and from the north are operating at a unit cost of three to four times what they are in the south, that's too much of a divergence in the public's mind that it will just be unacceptable.

Mr. Angus: Is there also—

The Chairman: Mr. Angus, perhaps we can get back to you on a second round. Mr. Richardson.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you, Mr. Chairman, and thank you, Mr. Crichton for appearing before the committee. This has been fascinating. It's a different shift than we've had before, and I appreciate your enclosing this map of the Northwest Territories and the areas you fly.

Can you tell me how many different locations you would fly scheduled routes to in the Northwest Territories?

Mr. Crichton: In the Northwest Territories we serve 21 different communities.

[*Translation*]

M. Angus: Vous voulez dire toutes les pistes dont les Territoires du Nord-Ouest ont besoin?

M. Crichton: Oui.

M. Angus: Je voudrais avoir juste une précision, pour en être sûr: est-ce que ces pistes ont toutes été aménagées au départ par le gouvernement fédéral, ou y a-t-il des pistes qui ont été aménagées par des entreprises privées, ou encore des pistes militaires américaines?

M. Crichton: Il y a un peu de tout. Certaines pistes ont été aménagées pour desservir les stations de l'ancienne ligne DEW; c'est le cas d'Iqaluit. En fait, l'aéroport d'Iqaluit est le meilleur des Territoires du Nord-Ouest. Il est même meilleur que celui de Yellowknife. Son aménagement remonte à la guerre. À l'époque, la piste était en gravier; elle a été revêtue au cours des années 50, pendant la construction de la ligne DEW. C'est l'USAF qui a payé la note, mais la piste appartient au ministère des Transports depuis le début des années 60. D'ailleurs, le ministère doit la remettre à neuf cette année, aux frais de l'État.

Certaines des autres pistes ont été construites entièrement par Transports Canada. La piste de Cambridge Bay a été aménagée pour desservir la ligne DEW, tout comme celle de Hall Beach, etc. Il y a donc un peu de tout. La piste de Resolute Bay, par exemple, a essentiellement été construite par l'Aviation royale du Canada.

M. Angus: Avec quel délai pouvons-nous compter? Il est évident que votre matériel a une certaine durée utile. Quand serons-nous au pied du mur? Quand vous sera-t-il devenu impossible de conserver en service les deux modèles d'avion qui volent actuellement dans le Nord au point que vous devrez absolument les remplacer et qu'il vous faudra faire de grosses dépenses pour modifier vos nouveaux appareils ou obtenir des pistes revêtues, voire les deux à la fois?

M. Crichton: Eh bien, les deux modèles de Boeing dont j'ai parlé sont construits pour résister à tout, ce qui signifie qu'ils pourraient continuer à voler indéfiniment, à condition que nous faisions l'entretien, la maintenance et les révisions nécessaires. Ces avions-là n'ont pas été conçus pour avoir une vie utile limitée. L'inconvénient, c'est qu'avec le temps, les maintenir en bon état nous coûtera de plus en plus cher. Si nous finissons par aboutir à un point où le coût unitaire des services aériens à destination et à partir du Nord sera trois ou quatre fois plus élevé que celui de services correspondants dans le Sud, l'écart sera trop important pour que le public le juge acceptable.

M. Angus: Existe-t-il aussi. . .

Le président: Monsieur Angus, peut-être pourrai-je vous redonner la parole lors d'une deuxième ronde. Monsieur Richardson.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci, monsieur le président. Monsieur Crichton, je vous remercie d'avoir comparu devant le comité. Vous nous donnez un éclairage différent de celui des autres témoins, et je vous sais gré d'avoir pensé à joindre à votre mémoire cette carte des Territoires du Nord-Ouest et des zones que vous desservez.

Pouvez-vous me dire dans combien de localités des Territoires du Nord-Ouest vous assurez un service aérien régulier?

M. Crichton: Nous desservons 21 localités des Territoires du Nord-Ouest.

[*Texte*]

Mr. Richardson: How many people would that involve? How many people are in those communities, do you know offhand, or what is the population now of the Northwest Territories?

Mr. Crichton: Yes, in the last census in 1991 the population in the NWT was just a little over 57,000 people. The communities we serve would probably represent about two-thirds of that population.

Mr. Richardson: What is the general frequency of these flights? Do they get a jet in there once a week or three times a week? What's the normal frequency?

Mr. Crichton: I believe there are 38 organized communities in the NWT of which approximately 10 have jet service, and the rest—

Mr. Richardson: How frequent is that service?

Mr. Crichton: It varies from a low of twice a week to daily service.

Mr. Richardson: So that would be the major centres like Yellowknife, Iqaluit, Rankin Inlet; they would get daily service?

Mr. Crichton: Rankin Inlet doesn't. I believe Rankin Inlet has about four jet flights a week.

Mr. Richardson: Just to help provide background here, can you give us an idea of who is on these flights? Are they visitors from the south, are they in and out, or is it people between communities there? Is it a combination? Who uses these flights and what is the purpose of those flights?

• 1635

Mr. Crichton: Well, everyone uses them because it is the only mode of transportation. The residents use them, both in terms of business travel and in terms of personal travel, to visit friends and relatives, medical travel, vacation travel. The government uses them. One of the biggest users is the Government of the Northwest Territories, of course, who has to administer the area. They do a lot of travelling to and from all the different communities. Tourists use them, in the summertime particularly; scientific work.

The other important fact to remember is that in most of the communities we serve, which are off the road—there is no road system—approximately 60% of the revenue is generated not by passengers but by cargo and mail. The passenger traffic is not the majority of the revenue that is generated. Unlike in southern Canada, if you go from here to Vancouver, 95% or more of the revenue that is generated on the flight is the passenger revenue. The freight is a very small part of it. It is the other way around in the north.

Mr. Richardson: So 60% of the revenues come from the transportation into the north of cargo and supplies.

[*Traduction*]

M. Richardson: À combien de personnes cela correspond-il? Pouvez-vous me dire quelle est la population de ces localités, ou, sinon, quelle est la population actuelle des Territoires du Nord-Ouest?

M. Crichton: D'après les statistiques du recensement de 1991, la population des Territoires du Nord-Ouest était légèrement supérieure à 57 000 habitants. Les localités que nous desservons en représentent probablement près des deux tiers.

M. Richardson: Quelle est la fréquence générale du service? Ces gens-là ont-ils droit à un avion à réaction par semaine ou à trois par semaine? Quelle est la fréquence normale du service?

M. Crichton: Je pense qu'il y a 38 localités organisées dans les Territoires du Nord-Ouest et qu'une dizaine sont desservies par avion à réaction; les autres. . .

M. Richardson: Quelle est la fréquence de ce service?

M. Crichton: Elle varie d'un minimum de deux fois par semaine à un service quotidien.

M. Richardson: Ce serait le cas des principales localités, comme Yellowknife, Iqaluit, Rankin Inlet; elles bénéficient d'un service quotidien?

M. Crichton: Pas Rankin Inlet. Je crois que le service y est assuré environ quatre fois par semaine.

M. Richardson: Pour nous aider à nous situer, pourriez-vous nous donner une idée du genre de voyageurs qui prennent l'avion dans le Nord? Ces gens-là sont-ils des visiteurs du Sud, qui se rendent dans le Nord et qui en reviennent, ou seraient-ils plutôt des gens du Nord qui prennent l'avion d'une localité à l'autre? Les voyageurs sont-ils une combinaison de ces deux genres de personnes? Qui prend l'avion, et pourquoi?

M. Crichton: Eh bien, tout le monde prend l'avion parce que c'est le seul moyen de transport. Les habitants de la région le prennent pour faire des voyages d'affaires et des voyages d'agrément, pour aller visiter des parents et des amis, pour aller consulter un médecin ou subir des traitements, ainsi que pour prendre des vacances. Le gouvernement a recours à nos services. L'un des plus gros utilisateurs des services de transport aérien dans le Nord, c'est le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, bien entendu, qui administre la région. Ses représentants voyagent beaucoup entre les localités du Nord. Nous transportons aussi des touristes, surtout l'été, ainsi que des scientifiques.

Cela dit, je dois souligner une autre caractéristique importante de nos services, à savoir que, dans la plupart des localités que nous desservons et qui ne sont pas reliées par des routes—il n'y a pas de routes dans le Nord—nous tirons environ 60 p. 100 de nos recettes non pas du transport des voyageurs, mais bien de celui du fret et du courrier. Nous ne tirons pas la majorité de nos recettes du trafic-voyageurs, contrairement aux compagnies aériennes du Sud du Canada, où 95 p. 100 des recettes générées par un vol d'ici à Vancouver proviennent des voyageurs; le fret n'en constitue qu'une infime partie. Dans le Nord, c'est le contraire.

M. Richardson: Autrement dit, 60 p. 100 de vos recettes sont tirées du transport dans le Nord de fret et d'approvisionnements.

[*Text*]

Mr. Crichton: Yes, but these are essential supplies. It is medical supplies, food, and so on. There are no trees in the north. There are no farms in the north. The north does not produce anything other than carvings and art work and some sea products, so everything in the north has to be taken in, all the food supplies and so on.

Mr. Richardson: The north doesn't produce anything. There are 57,000 people up there and they don't produce anything?

Mr. Crichton: They don't produce any of the normal consumer goods or food supplies. There is no agriculture in the north.

Mr. Richardson: Well, I don't want to pursue that at this juncture. I'm just trying to get a sense of where is the competition. For example, these other airlines that are flying in the north, in the Northwest Territories, others that apply for licences, would they be like you, a combination of cargo and passengers, or do some fly cargo and some only fly passengers?

Mr. Crichton: It is by and large a combination. That is the market demand pretty well everywhere. Anyone operating in the north would provide a "combi" service.

Mr. Richardson: You mentioned in your brief that there were 6,000 patients flown in and out last year for medical reasons.

Mr. Crichton: We carried 6,000 patients.

Mr. Richardson: Just your airline alone?

Mr. Crichton: Just our airline alone. Again, we are the largest airline in the north, so we obviously would carry the majority, I guess. That's within the north. That's to and from the smaller communities to the regional centres where the hospitals are. There are only a couple of hospitals in the entire Northwest Territories. Also, there were patients who were extremely ill or had to be looked at in the south in the larger medical facilities. But that 6,000 would primarily be people within the north.

Mr. Richardson: Let me just see if I can capsulize the point you make. In 1987 the government looked at deregulating the airline business in Canada. It put forth deregulation and we had deregulation of the airline industry in Canada. You are basically saying you think that works, but you have specific concerns with regard to your own airline.

We had a five-year review, which was obligated by that legislation. When the government introduced it, it said, look, let us have a look five years from now and see if this is working. We have now had that review and that review said, yes, this is working.

You are saying that if you allow deregulation in the north, if you are allowed to let the market prevail and have open competition, all service will stop. Is that what you are saying?

[*Translation*]

M. Crichton: Oui, mais ce sont des approvisionnements essentiels. Des médicaments, de la nourriture, etc. Il n'y a pas d'arbres dans le Nord. Il n'y a pas d'exploitations agricoles dans le Nord. Le Nord ne produit rien d'autre que des sculptures, des oeuvres d'art et certains produits de la mer, de sorte qu'il faut y acheminer tout le nécessaire, toute la nourriture, etc.

M. Richardson: Le Nord ne produit rien. Il y a 57 000 personnes dans le Nord et elles ne produisent rien?

M. Crichton: Elles ne produisent absolument pas de produits de consommation ordinaires ou de nourriture. Il ne se fait pas d'agriculture dans le Nord.

M. Richardson: Bon, je n'irai pas plus loin dans cette direction pour le moment. Je cherche simplement à avoir une idée de la nature de la concurrence. Par exemple, les autres compagnies aériennes du Nord, des Territoires du Nord-Ouest, et celles qui demandent une licence, sont-elles des compagnies comme la vôtre, qui transportent à la fois du fret et des voyageurs, ou certaines d'entre elles se concentrent-elles sur le transport du fret, tandis que d'autres transportent exclusivement des voyageurs?

M. Crichton: Dans l'ensemble, elles offrent un service combiné. C'est ce que le marché demande à peu près partout. Toutes les compagnies qui desservent le Nord offrent le service combiné.

M. Richardson: Vous avez déclaré dans votre mémoire que, l'an dernier, 6 000 personnes ont pris l'avion à destination et à partir du Nord pour des raisons médicales.

M. Crichton: Nous avons transporté 6 000 malades.

M. Richardson: Votre compagnie à elle seule?

M. Crichton: Oui. Nous sommes les plus gros transporteurs du Nord, de sorte qu'il est évident que nous transportons la majorité des patients, j'imagine. Il s'agit de voyages dans le Nord. Ces gens voyageaient entre les petites localités et les centre régionaux, jusqu'à l'hôpital. Il n'y a que quelques hôpitaux dans l'ensemble des Territoires du Nord-Ouest. Cela dit, certains malades étaient si mal en point qu'il a fallu les transporter dans de grands hôpitaux du Sud. Néanmoins, les 6 000 malades dont j'ai parlé ont à peu près tous été transportés dans le Nord.

M. Richardson: Je vais essayer de résumer votre message. En 1987, le gouvernement a décidé de déréglementer le transport aérien au Canada. Il a conçu et mis en oeuvre une politique de déréglementation, et l'industrie canadienne du transport aérien a été déréglementée. Fondamentalement, vous dites que vous croyez que la déréglementation fonctionne, mais vous avez des réserves particulières en ce qui concerne votre propre compagnie aérienne.

Après cinq ans, le gouvernement a fait étudier la situation par une commission d'examen, conformément à la loi. Quand le gouvernement a fait adopter la loi, il a dit qu'il étudierait la question cinq ans plus tard pour voir comment la déréglementation fonctionnait. L'examen a eu lieu, et la commission a dit que la déréglementation fonctionne.

Vous nous dites que si le service de transport aérien du Nord est déréglementé, si on y laisse jouer les forces du marché dans un contexte de libre concurrence, le service aérien sera complètement éliminé. C'est bien cela que vous dites?

[*Texte*]

Mr. Crichton: Well, my reading of the review commission's report with respect to the north was that the existing provisions in the National Transportation Act should be retained. They rejected the notion that they should be thrown out.

• 1640

They also referred to a number of concerns that they uncovered with respect to service in the north today. So I think my reading of the report was that the review commission in fact has put a flag up about the north.

What I'm suggesting simply is that we agree with their recommendation, which was to retain the existing provisions, but go further and make those provisions meaningful. When you read the wording of that section of the act and then compare that to what has happened, any fair-minded person would have to say these words don't have any meaning.

Mr. Richardson: You would be referring to the review of new applications. You're saying that it's pretty much a rubber stamp, that there isn't a sufficient prohibition of new licences allowed. is that what you're saying?

Mr. Crichton: Yes. It's been a rubber-stamp exercise to date.

Mr. Richardson: We followed this through with Mr. Keyes and Mr. Angus in terms of your sense that you bring more competition into the marketplace, that obviously for some time or other it would take some business away from the existing airlines, you being one of them. I can understand why you'd be reluctant to have more airlines come into your marketplace.

I guess I don't follow your argument where you say that would stop air service to a community. How do you come to that conclusion? If you have increased competition, how do you get to the next step that says all of a sudden there won't be any airlines at all.

Mr. Crichton: I didn't say that.

Mr. Richardson: Well, what are you saying?

Mr. Crichton: I'm saying that in the north air service is a necessity. If you want to go to Toronto here right now—

Mr. Richardson: Let's just deal with the north, and tell me about this being a necessity—

Mr. Crichton: I'm trying to.

Mr. Richardson: —and how more competition will hurt the service.

Mr. Crichton: When everybody is losing money, they're not going to be around.

Mr. Richardson: Who isn't going to be around?

Mr. Crichton: The people who are losing money, and we're all losing money. Right now we have one of our national airlines bankrupt and a second one heading there on a rocket.

Mr. Richardson: What is your point?

[*Traduction*]

M. Crichton: Eh bien, selon moi, la commission d'examen a conclu, en ce qui concerne le service de transport aérien dans le Nord, que les dispositions actuelles de la Loi sur les transports nationaux devraient rester en vigueur. La commission a rejeté l'idée de les abroger.

Elle a aussi fait état d'un certain nombre de réserves qu'elle a constatées quant au fonctionnement de ce service à l'heure actuelle. Bref, selon moi, la commission d'examen a sonné l'alarme au sujet du service aérien dans le Nord.

Je veux tout simplement dire que nous souscrivons à cette recommandation de la commission, à savoir que les dispositions actuelles de la loi devraient rester en vigueur, mais que nous voulons aller un peu plus loin en leur faisant prendre tout leur sens. Toute personne le moindrement objective est incapable de lire ce paragraphe de la loi sans conclure qu'il est vide de sens, compte tenu de ce qui s'est produit en réalité.

M. Richardson: Vous parlez de l'examen des nouvelles demandes de licences. Vous dites que, somme toute, l'approbation est automatique et que l'office ne rejette pas suffisamment de demandes de licences. C'est bien ce que vous dites?

M. Crichton: Oui. Jusqu'à présent, l'approbation a été automatique.

M. Richardson: Avec M. Keyes et M. Angus, nous avons suivi votre raisonnement; vous estimez que, s'il y a plus de concurrence, il en résultera pendant un certain temps une perte de volume pour les compagnies aériennes déjà établies, dont la vôtre. Je comprends parfaitement pourquoi vous n'aimeriez pas voir d'autres compagnies aériennes entrer dans votre marché.

Toutefois, je ne vous suis plus quand vous dites qu'une concurrence accrue éliminerait le service aérien pour une localité quelconque. Comment arrivez-vous à cette conclusion? À partir d'une concurrence accrue, comment arrivez-vous à dire que, du jour au lendemain, il n'y aura plus de compagnies aériennes du tout?

M. Crichton: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. Richardson: Eh bien, qu'est-ce que vous dites?

M. Crichton: Je dis que, dans le Nord, le service aérien est une nécessité. Si vous voulez aller à Toronto tout de suite. . .

M. Richardson: Contentons-nous de parler du Nord; expliquez-moi pourquoi le service est une nécessité. . .

M. Crichton: C'est ce que j'essaie de faire.

M. Richardson: . . .et comment une concurrence accrue va nuire au service.

M. Crichton: Quand tous les intéressés perdent de l'argent, ils ne restent pas là.

M. Richardson: Qui ne restera pas là?

M. Crichton: Les gens qui perdent de l'argent, et nous en perdons tous. Aujourd'hui, une de nos compagnies aériennes nationales est en faillite, et l'autre ne tardera pas à se retrouver dans la même situation.

M. Richardson: À quoi voulez-vous en venir?

[*Text*]

Mr. Crichton: The point is that those two carriers—

Mr. Richardson: You expect that some other airline won't come along and pick up that business. If there's business to be had there, there will be an airline to fly there. Do you disagree with that statement?

Mr. Crichton: Yes. I disagree with it because I think you're starting from the wrong premise. At the very best what's going to happen is that the airline that's going to be there to pick it up is going to be the only survivor in the entire country. Do you want a monopoly situation like that?

Mr. Richardson: That's presuming that you're only dealing with those that exist now. We will still have the planes, we will still have the pilots, we will still have the ground crews whether or not there is a current—

Mr. Crichton: No, you won't. The creditors will have them, sir.

Mr. Richardson: What will the creditors do with them? Just leave them sit?

Mr. Crichton: They'll dispose of them.

Mr. Richardson: Will the creditors not continue to fly the planes?

Mr. Crichton: Sir, there is not a bank in this country today that will loan money to an airline; not one bank, no matter who you are.

Mr. Richardson: I don't think that was the question. The question was why do you think that you will cease airline service to a community simply because there's more competition?

Mr. Crichton: I didn't say airline service would cease. I did not say that.

Mr. Richardson: Well, what's your concern?

Mr. Crichton: My concern is that we're going to destroy the ability of the carriers who are there, who have built up a functioning and responsive network, with destructive licensing of overcapacity. We have an example that I would have thought one could learn from of what's happening in the south with that, and I'm simply suggesting, given all of the upheaval that's occurring between the two national carriers now—

Mr. Richardson: What is that example that you vaguely refer to? What is the example you're referring to? Is there any less service to any community in the south today than there was five years ago? No. There's more service.

Mr. Angus: Talk to the people in Brandon.

Mr. Crichton: I think we have to look beyond exactly what's happening today. We have some very major events about to occur in this country with respect to the two national carriers. My horizon has to look out to that and the impact that could have on the north.

• 1645

I think we simply have to be realistic about how much competition should be licensed in that part of the country, given all the factors I've given.

[*Translation*]

M. Crichton: À dire que ces deux transporteurs. . .

M. Richardson: Vous pensez qu'il n'y aura pas d'autre compagnie aérienne qui voudra reprendre l'affaire. S'il y a des affaires à réaliser dans le Nord, il y aura une compagnie aérienne pour le faire. Rejetez-vous ce raisonnement?

M. Crichton: Oui. Je le rejette parce que je pense que vous partez de la mauvaise prémisse. Au mieux, la compagnie aérienne qui sera là pour ramasser les morceaux sera la seule à survivre dans tout le pays. Voulez-vous vous retrouver avec un monopole comme celui-là?

M. Richardson: Ce serait partir du principe qu'il n'y aura pas d'autres compagnies aériennes que celles qui existent déjà. Nous aurons toujours des avions, nous aurons toujours des pilotes, nous aurons toujours des équipes au sol, qu'il y ait ou pas. . .

M. Crichton: Non, vous ne les aurez pas. Ce seront les créanciers qui les auront, monsieur.

M. Richardson: Et qu'est-ce que les créanciers vont en faire? Les laisser là, tout simplement?

M. Crichton: Ils s'en débarrasseront.

M. Richardson: Les créanciers ne continueront pas à utiliser les avions?

M. Crichton: Monsieur, aujourd'hui, il n'y a pas une seule banque au Canada qui soit prête à prêter de l'argent à une compagnie aérienne; pas une banque, qui que vous soyez.

M. Richardson: Je ne pense pas que c'était ma question. Je vous ai demandé pourquoi vous pensez qu'une localité perdrait son service aérien simplement parce que la concurrence s'accroîtrait.

M. Crichton: Je n'ai pas dit que le service aérien cesserait. Je n'ai pas dit cela.

M. Richardson: Eh bien, qu'est-ce que vous craignez?

M. Crichton: Je crains que nous ne détruisions la capacité des transporteurs, qui ont bâti un réseau qui fonctionne et qui répond aux besoins, en délivrant des licences qui vont créer une surcapacité destructrice. Ce qui s'est produit dans le Sud est un exemple qui aurait dû nous apprendre quelque chose, selon moi, et je veux tout simplement dire que, compte tenu de toutes les perturbations qui caractérisent les relations entre les deux transporteurs nationaux à l'heure actuelle. . .

M. Richardson: Qu'est-ce que l'exemple dont vous parlez vaguement? À quel exemple faites-vous allusion? Existe-t-il dans le Sud une localité où le service a baissé par rapport à ce qu'il était il y a cinq ans? Non. Le service s'est accru.

M. Angus: Parlez-en aux gens de Brandon.

M. Crichton: Je pense que nous devons voir un peu plus loin que ce qui se passe aujourd'hui même. La situation de nos deux transporteurs nationaux évolue, et il va bientôt se passer des choses très importantes. Je dois tenir compte de leurs retombées dans le Nord.

Je pense que nous devons tout simplement être réalistes dans nos décisions sur l'ampleur de la concurrence qu'il faudrait autoriser en délivrant des licences pour desservir cette partie du pays, compte tenu de tous les facteurs que j'ai mentionnés.

[*Texte*]

The Chairman: Mr. Richardson, we'll have to move on.

Mr. Keyes: This was getting good.

An hon. member: We didn't get an answer.

The Chairman: Well, you will have an opportunity to continue the line in a second and final round, but in the meantime we'll move on to Mr. Keyes.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Crichton, I think where some of the confusion may lie for some is that first you compare the north and the south, and I'm not sure we can do that fairly. In the north we're talking about more airlines serving communities with low populations, whereas in the south we have a situation where only two major airlines—not more airlines, but two major airlines—with overcapacity problems or supplying too many seats and not making enough money is the problem. I think we're dealing a little with apples and oranges on the north versus the south.

In the north, vis-à-vis overcapacity, I think the situation that is confusing, including to me, from your point of view is that we may be sucking and blowing a little at the same time here. You're saying that the problem you have as the airline of the north, and the biggest airline of the north, is that we are giving away too many licences, so there's too much competition. What we really have to do—if I'm getting the message right here—is regulate competition; we can't let the competition go too far. I'm prepared to let this airline in to compete against me and maybe that airline, and I'm not sure what the criteria are yet—and that was going to be my next question for you; just how are you going to judge how many airlines you're going to allow into Pelly Bay where there are 400 people.

The reality is that you want a handle on how much competition you're going to have. I can agree with that, and a lot of other people can, too, but what you're saying is you want regulated competition. You want the competition, you welcome deregulation, but at the same time not deregulation to the point where nobody is making any money.

Mr. Crichton: That's fair enough. What I'm saying with respect to the north is that there has to be a realistic assessment of the licensing of additional capacity.

Mr. Keyes: Right. What is the criteria you would use for that? Let's take a scenario here. Let's take Iqaluit, and there is First Air and there are all the other airlines that want to come in. Let's say you're the only airline flying into Iqaluit, for the sake of argument. There are applications by others to come in and serve Iqaluit. What is the criteria the government uses, through regulation or whatever means, in order to determine whether or not to give the next airline a licence to fly in? It looks at. . .what?

[*Traduction*]

Le président: Monsieur Richardson, nous allons devoir passer à quelqu'un d'autre.

M. Keyes: Ça devenait intéressant.

Une voix: Nous n'avons pas eu de réponse.

Le président: Vous pourrez revenir là-dessus lors de la deuxième ronde de questions, la dernière, mais, entre-temps, nous allons passer à M. Keyes.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

Monsieur Crichton, je pense que cette confusion résulte peut-être en partie du fait que vous commencez par comparer le Nord et le Sud, alors que je ne suis pas sûr que nous puissions le faire équitablement. Dans le Nord, les compagnies aériennes desservent des localités peu peuplées, tandis que dans le Sud, le problème est dû au fait que deux grandes compagnies aériennes—seulement deux grandes compagnies aériennes—ont une surcapacité, autrement dit offrent trop de places et ne font pas assez d'argent. Je pense que comparer le Nord et le Sud, c'est un peu comme comparer des pommes et des oranges.

En ce qui concerne le problème de surcapacité dans le Nord, je pense que ce qui peut causer de la confusion dans votre raisonnement, même pour moi, c'est que vous voudriez ménager la chèvre et le chou. Vous dites que ce qui cause de la difficulté à votre compagnie aérienne du Nord, la plus grosse compagnie aérienne du Nord, c'est que nous délivrons trop de licences, de sorte qu'il y a trop de concurrence. Si je vous ai bien compris, nous devrions réglementer la concurrence; nous ne pouvons pas la laisser aller trop loin. Vous êtes disposés à laisser cette compagnie aérienne-ci vous faire concurrence, et peut-être celle-là aussi, et je ne suis pas sûr des critères sur lesquels vous vous basez. Ces critères sont précisément l'objet de ma question suivante; comment allez-vous juger combien de compagnies aériennes il faudrait autoriser à desservir Pelly Bay, avec sa population de 400 habitants?

En fait, vous voulez avoir votre mot à dire sur l'ampleur de la concurrence que vous aurez. Je peux le comprendre, et bien d'autres gens peuvent le comprendre aussi, mais cela revient à dire que vous voulez une réglementation de la concurrence. Vous voulez de la concurrence, vous êtes prêts à accepter une déréglementation, mais pas au point où personne ne fera de l'argent.

M. Crichton: C'est une description honnête. Ce que je dis au sujet du service aérien dans le Nord, c'est qu'il faut envisager avec réalisme la délivrance de licences qui créeront une capacité supplémentaire.

M. Keyes: Très bien. Sur quels critères vous fonderiez-vous à cet égard? Faisons-nous un scénario dans le cas d'Iqaluit, une destination desservie par First Air; toutes ces autres compagnies aériennes veulent être autorisées à desservir l'aéroport. Disons que votre compagnie aérienne est la seule qui soit autorisée à le faire, et que d'autres compagnies ont présenté des demandes pour obtenir une licence. Sur quels critères le gouvernement se fonde-t-il, en application du règlement ou en fonction d'autres principes, pour déterminer s'il doit délivrer une licence à la compagnie aérienne suivante qui en demandera une? Sur quels critères se fonde-t-il?

[*Text*]

Mr. Crichton: Well, the traditional way of doing it was to look at the size of the market and the operations of the carriers that were in it, make an assessment based on the level of service they were providing, whether, if they had any kind of a protected market, they were abusing it, and what kind of prices they were charging. There is a long list of tests you can use.

I'm not suggesting that we get back into a detailed, intricate degree of regulation in the north. I'm really saying that even if we just had a reasonable or "ball-parkish" idea of what we were doing in saying, well, if a community only has 800 people living in it, we think two or three airlines is enough, we don't need four or five... There are many ways to make a realistic assessment of new services based on populations and traffic volumes.

Mr. Keyes: If I were to look at the community of the north, of the 38 organized communities of the Northwest Territories there are 10 who have jet service. Of the 10, you say the majority are losing money because there are too many airlines servicing the community. You're losing a lot of money. It's the majority of the 10, would you say?

Mr. Crichton: It's not just the 10; it's all of them. My remarks deal as much with the others—

• 1650

Mr. Keyes: How many of those communities could, in the best interests of the airline industries serving the north, handle more than First Air or one airline?

Mr. Crichton: I certainly think Yellowknife and Iqaluit both have competitive jet services there, and I think the markets certainly in both of those communities are large enough to rationally support that. Once you get outside of those two major centres, it becomes more questionable whether there really is—

Mr. Keyes: In other words, of the 38 communities, only 2 or 3 will see competition?

Mr. Crichton: No. There are lots of carriers licensed now. I'm not talking about taking away licenses from anybody. What I'm talking about is enforcing what I thought was the spirit and intent of the act that this Parliament passed.

Mr. Keyes: That's what I'm getting to, the criteria you gave me.

Mr. Crichton: The agency—it's not the government. The government hasn't been making the decisions; the agency has made the decisions. I think it's a situation now of the agency recognizing, given everything that's happened, and in particular the predicament the industry's in right now, that it's time to become more realistic about licensing even more capacity into the marketplace.

Mr. Keyes: I think I made my point on that stuff.

I want to ask you a technical question, if I could. What is it about the Airbus that...? Is it the construction of the Airbus or its skin or whatever that doesn't allow it to come in on gravel as opposed to the 727s?

[*Translation*]

M. Crichton: La façon classique de procéder consiste à partir de l'importance du marché et des opérations des transporteurs déjà licenciés, puis d'évaluer la situation en fonction du niveau de service qu'ils fournissent pour savoir s'ils abusent de la situation, dans le cas où le marché est protégé, pour rétablir leurs tarifs. Les critères possibles sont légion.

Je ne voudrais pas proposer que nous revenions à une réglementation détaillée et complexe du service aérien dans le Nord. Je dis simplement que, même si nous avions seulement une idée raisonnable ou approximative de ce que nous faisions lorsque nous décidions qu'une localité de 800 habitants n'avait besoin d'être desservie que par deux ou trois compagnies aériennes, pas quatre ou cinq... Il y a bien des façons réalistes d'évaluer l'intérêt de nouveaux services à partir des statistiques démographiques et du volume du trafic.

M. Keyes: Sur les 38 agglomérations organisées des Territoires du Nord-Ouest, dix sont desservies par des avions à réaction. Vous dites que la majorité des services offerts à ces dix localités perdent de l'argent parce qu'il y a trop de compagnies aériennes pour desservir la population. Vous perdez beaucoup d'argent. C'est ce qui se passe pour la majorité de ces dix destinations, selon vous?

M. Crichton: Pas seulement pour ces dix destinations, mais pour toutes les localités desservies. Ce que j'ai dit valait aussi bien pour les autres...

M. Keyes: Pour que les intérêts des compagnies aériennes qui desservent le Nord soient bien servis, combien de ces localités pourraient accueillir plus qu'une seule compagnie, First Air ou une autre?

M. Crichton: Je suis sûr que Yellowknife et Iqaluit ont des services compétitifs assurés par avion à réaction, et je pense que les marchés de ces deux localités sont suffisamment importants pour faire vivre la concurrence. Mais une fois qu'on sort de ces deux grands centres, il y a lieu de se demander s'il existe vraiment...

M. Keyes: En d'autres termes, sur les 38 agglomérations du Nord, deux ou trois seulement accueilleraient des compagnies concurrentes?

M. Crichton: Non. Il y a déjà beaucoup de transporteurs licenciés. Et je ne demande pas qu'on retire sa licence à quiconque. Je voudrais que l'intention des législateurs qui ont adopté la loi soit respectée.

M. Keyes: C'est à cela que j'arrivais, aux critères que vous m'avez donnés.

M. Crichton: L'office n'est pas le gouvernement. Ce n'est pas le gouvernement qui a pris les décisions, mais bien l'office. Je crois maintenant que l'office se rend compte, avec tout ce qui s'est passé, et particulièrement avec les difficultés qu'éprouve actuellement notre industrie, qu'il est temps pour lui d'être plus réaliste lorsqu'on lui demande de délivrer des licences qui accroîtraient encore la capacité actuelle.

M. Keyes: Je pense que je me suis fait comprendre à cet égard.

Je voudrais vous poser une question technique, si possible. Quel est le problème de l'Airbus? Est-ce la fragilité de sa structure, de son carénage, ou un autre problème qui l'empêche de se poser et de décoller sur des pistes de gravier, alors que le 727 en est capable?

[*Texte*]

Mr. Crichton: I'm not exactly sure on that one—I've forgotten—but it's primarily the cost of modifying the engines to avoid gravel ingestion that is so high. The manufacturers simply are not prepared to do it because they're only going to be able to sell them in Canada to a limited number of carriers. They can't write off the R and D costs or the production costs of doing the modification, and if they could write them off it would put the price of the airplane out of sight because they'd probably only build 10 or 12 that were like that and you wouldn't be able to afford to buy it.

Mr. Keyes: So it's the engine that's the problem?

Mr. Crichton: I think on the Airbus it's the engine, as it is on the 737, 300, 400 and 500; the engine is far too low to the ground. You have to have a modified bleed air system to deflect the gravel.

Mr. Keyes: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Angus: Mr. Crichton, I want to stay with the competition aspect for a moment. In terms of what exists today, has it been the tendency for new entrants to come in primarily on what we would call the lucrative runs and avoid the really small communities that were already being well served, or is there a reasonably good mix of the new entrants being prepared to not just skim the cream but to do the work as well?

Mr. Crichton: There's been a mixture.

Mr. Angus: In those where they've decided to skim the cream and not provide the overall service, is that one of the areas where the NTA should have a role, to say that if you want to fly Iqaluit–Yellowknife you also have to provide services to Pelly Bay, for example, so that there's a forced mix? Are you looking for that, or is it something entirely different?

Mr. Crichton: No, I'm not looking for that. I'd like to make it clear that to the extent that what we're saying is regulation in the north, it should be minimal and it should focus on the acknowledged problem in the airline business, no matter where you live or what country you're in, and that is overcapacity. I don't think the agency should get into imposing additional burdens on other carriers. If somebody applies for a licence and somebody objects, the agency should make a quick but realistic assessment of the market and the way it's being served and make a value judgment based on common sense that says, good Lord, that's a community of 500 people; we don't need 5 airlines in it.

We don't need rocket scientists. I don't think we should get involved in any of the old and less desirable aspects of regulation by trying to impose burdens on companies that are not realistic. Basically, let people do what they want, but recognize in the north that we have a particular problem that is unique to Canada, and let's not say that it's the same as service between Ottawa and Toronto or Winnipeg and Calgary, because it isn't. It isn't, and if anybody in the world ought to know that, we ought to know that. That's all I'm saying.

[*Traduction*]

M. Crichton: Je ne suis pas tout à fait sûr de la nature du problème—j'ai oublié—mais c'est surtout le coût de la modification des moteurs pour les protéger contre l'aspiration de gravier qui est très élevé. Les avionneurs ne sont tout simplement pas disposés à faire ces modifications parce qu'ils ne seraient en mesure de vendre leurs avions au Canada qu'à quelques transporteurs seulement. Ils ne peuvent pas absorber les frais de R et D, ou les frais de production de la modification, car, s'ils les absorbaient, le prix de l'avion serait exorbitant, étant donné qu'ils n'en construiraient probablement que 10 ou 12, de sorte que personne n'aurait les moyens de se les payer.

M. Keyes: Le problème se situe donc au niveau des moteurs?

M. Crichton: Je pense que c'est le cas pour l'Airbus comme pour les 737, 300, 400 et 500; les nacelles des moteurs sont beaucoup trop près du sol. Il faudrait un circuit modifié de prélèvement d'air pour empêcher le gravier d'y pénétrer.

M. Keyes: Merci, monsieur le président.

M. Angus: Monsieur Crichton, je voudrais continuer un peu à parler de la concurrence. Dans le contexte actuel, les nouvelles compagnies qui entrent sur le marché tardent-elles à se concentrer essentiellement sur ce que j'appellerais les circuits lucratifs, en évitant les localités minuscules qui sont déjà bien desservies, ou sont-elles prêtes à accepter de desservir une gamme raisonnable de circuits, en prenant, si j'ose dire, aussi bien le petit lait que la crème?

M. Crichton: Elles desservent une gamme de circuits.

M. Angus: Dans les cas où les compagnies nouvellement arrivées sur le marché ont décidé de ne prendre que la crème des destinations, sans fournir un service complet, pensez-vous que l'ONT devrait intervenir en leur disant que, si elles veulent faire le circuit Iqaluit–Yellowknife, elles doivent aussi desservir Pelly Bay, par exemple, en leur imposant un ensemble de circuits? Voulez-vous quelque chose de ce genre, ou quelque chose d'entièrement différent?

M. Crichton: Non, ce n'est pas ce que je veux. Je tiens à préciser que, dans la mesure où il devrait y avoir une réglementation du service aérien dans le Nord, la réglementation devrait être minimale et conçue pour remédier au problème reconnu de l'industrie du transport aérien, dans toutes les régions et tous les pays du monde, à savoir la surcapacité. Je ne crois pas que l'office devrait imposer des conditions supplémentaires aux autres transporteurs. Si quelqu'un demande une licence et que quelqu'un s'y oppose, l'office devrait faire une évaluation rapide, mais réaliste, du marché et de la façon dont il est desservi, puis rendre une décision en se fiant à son bon sens et en disant qu'il n'est pas nécessaire que cinq compagnies aériennes desservent une localité de 500 habitants, seigneur!

Il n'est pas nécessaire d'être un grand savant pour le comprendre. Je ne crois pas que nous devrions nous laisser entraîner dans les vieilles ornières regrettables de la réglementation en tentant d'imposer aux compagnies des conditions qui manquent de réalisme. Fondamentalement, nous devrions laisser les gens faire ce qu'ils veulent, tout en reconnaissant que nous avons dans le Nord un problème particulier, unique au Canada, et que le service aérien dans le Nord n'est pas le même qu'entre Ottawa et Toronto ou Winnipeg et Calgary, parce que ce serait faux. Ce n'est pas la même chose, et s'il y a quelqu'un au monde qui devrait le savoir, c'est bien nous. C'est tout ce que je veux dire.

[*Text*]

• 1655

Mr. Angus: Should the NTA, as another element, take into consideration where a carrier is based? If a new entrant applies to fly north of 60, is entirely based south of 60, where the weather is warmer, the costs are lower, as opposed to carriers that are based north of 60—most of their infrastructure is up there—should that be taken into consideration because of the different costing elements?

Mr. Crichton: No. I think as long as you're a Canadian, you should be able to do whatever you want, anywhere in the country.

Mr. Angus: Okay.

A final area of questioning, and I don't know whether you have any personal knowledge of this, but I'm wondering what the experience has been in Alaska since their deregulation. I see Alaskan Air, I think it is now. Do the majors in the States service Alaska? How is the competition working there, or have they sort of been abandoned?

Mr. Crichton: Alaska is not deregulated, as far as I know. Alaska was at least partially exempt from the U.S. Airline Deregulation Act of 1978, and most of the essential air service provisions and subsidies are paid in Alaska, either outright under the essential air service policy, or through a very generous postal subsidy situation the U.S. Postal Service uses. The Canadian north, ironically, today, in practice, is totally deregulated and Alaska is not.

Mr. Angus: That's interesting.

Is there much internal air service within Alaska, or is it primarily Alaska to the main body of the United States?

Mr. Crichton: There's quite a bit of internal air service. Also, Alaska as an entire state has a lot more surface transportation *pro rata*, if you will, or by square mile than the Canadian north does, but there are also 300,000 people living in Alaska.

Mr. Angus: More economies of scale, etc.

Good. Thank you very much, sir.

Mr. Atkinson (St. Catharines): I just want to pursue this matter a little further. This section says that «the service would lead to a significant decrease or instability in the level of domestic service in the area concerned», and you are saying that in your opinion that has already occurred in many areas.

Mr. Crichton: It has either occurred or is in the process of occurring in some areas. What I'm trying to do is pull the fire alarm here before the house really gets going.

Mr. Atkinson: Then for further applications the evidence can be presented, and presumably it would be taken into account.

[*Translation*]

M. Angus: L'office, ou un autre organisme, devrait-il tenir compte de la zone dans laquelle un transporteur fonctionne? Si une compagnie demande une licence d'exploitation au nord du 60e parallèle alors que toute son infrastructure est située au sud du 60e, où le climat est plus chaud et les coûts moins élevés que pour les transporteurs basés au nord du 60e—dont la grande majorité des infrastructures est située dans le Nord—faudrait-il en tenir compte, étant donné que les coûts supportés sont différents?

M. Crichton: Non. À mon avis, pourvu que le transporteur soit canadien, il devrait pouvoir faire ce qu'il veut, dans tout le pays.

M. Angus: Oui.

Pour finir—et je ne sais pas si vos connaissances personnelles vous permettront de me répondre—, je me demande ce qui s'est passé en Alaska depuis la déréglementation. Je sais qu'il y a maintenant la compagnie Alaskan Air, je crois. Est-ce que les grandes compagnies aériennes des États-Unis desservent l'Alaska? Comment la concurrence fonctionne-t-elle là-bas? L'Alaska a-t-il été en quelque sorte abandonné?

M. Crichton: Pour autant que je sache, le transport aérien en Alaska n'a pas été déréglementé. L'Alaska a été au moins partiellement exempté de la *U.S. Deregulation Act* de 1978, et la plupart des dispositions sur les services aériens essentiels continuent à s'appliquer en Alaska, avec les subventions qu'elles prévoient, soit directement, en application de la politique sur les services aériens essentiels, soit indirectement, par le biais d'une subvention très généreuse au transport du courrier, dans l'intérêt du *U.S. Postal Service*. L'ironie de la situation, c'est qu'à l'heure actuelle, le service aérien dans le Nord du Canada est totalement déréglementé, tandis que celui de l'Alaska ne l'est pas.

M. Angus: C'est intéressant.

Existe-t-il un gros volume de trafic intérieur en Alaska, ou le service aérien consiste-t-il essentiellement à relier l'Alaska au reste des États-Unis?

M. Crichton: Il y a un gros volume de trafic aérien intérieur. De plus, il ne faut pas oublier que l'Alaska a un réseau routier beaucoup plus dense que celui du Nord du Canada, au prorata, si vous voulez, autrement dit au kilomètre carré. Enfin, l'Alaska compte une population de 300 000 habitants.

M. Angus: Il y a plus d'économies d'échelle, etc.

Bon. Merci beaucoup, monsieur.

M. Atkinson (St. Catharines): Je voudrais juste poursuivre un peu plus l'examen de cette question. L'alinéa 72(2)b) de la loi dispose que l'office doit être convaincu que «la délivrance n'amènera pas une réduction importante du service intérieur à l'intérieur, à destination ou en provenance de tout point de la zone désignée ou n'y perturbera pas la prestation des services aériens», et vous dites que cette réduction ou cette perturbation du service s'est déjà produite dans bien des zones, à votre avis.

M. Crichton: Elles se sont déjà produites, ou elles sont sur le point de se produire dans certaines zones. Ce que j'essaie de faire, c'est de donner l'alerte ici, avant que la situation devienne vraiment désastreuse.

M. Atkinson: Autrement dit, si d'autres compagnies y présentent des demandes de licence, ces éléments pourront être soulevés, et les autorités en tiendraient compte, en principe.

[*Texte*]

Mr. Crichton: That's what I am suggesting. I'm not suggesting that any licences that have been issued be taken away from anybody, nor am I suggesting that the act needs to be amended. The act as written is fine. All I am suggesting is that the agency that administers the act be directed to take a more realistic account of new licence applications for competitive services in the north; where there is an objection, to attempt to make a realistic judgment to prevent situations of overcapacity and overlicensing than they have in the past.

Mr. Atkinson: If written decisions are given, as you say, leading to the significant decrease or instability in the level of domestic service in the area concerned, then that would satisfy what you're asking for. So you have some idea as to the parameters, as you said, that it's based on.

Mr. Crichton: We need decisions that have reasons. A decision without reasons is really a non-decision, and I think it's in fact an established principle of administrative law now that tribunals should give reasons for their decisions.

Mr. Atkinson: That was my next point. You can almost force that, and why hasn't that been done?

• 1700

Mr. Crichton: I don't know why it hasn't been done. I'm simply appearing here today to tell members of the committee that it has not been done. What we've had, for six years, is a non-stop parade of rubber-stamped applications and no reasons.

Mr. Atkinson: Okay. It gives us something to look at, in terms of speaking with the NTA as well, on the written decision aspect. We'll have to ask that question and see what the response is, because that's basically what it comes down to and everything else can go.

I notice on your resumé that you're involved with the bilateral negotiations with the United States. What's happening?

Mr. Crichton: I guess the talks are in recess right now. This is just a personal guess, but my guess would be that until the Canadian Airlines and American Airlines situation is clarified as to which direction it's going in, I don't think the Americans will be too anxious to resume talks, but perhaps they will.

There are some housekeeping problems on their side as well. But certainly there are a number of major U.S. carriers that have made no secret of the fact that they prefer the U.S. side to wait before resuming the talks, until they know whether or not American Airlines and Canadian Airlines are partners and whether the Air Canada-Continental partnership will stand up. They just want to see what the lay of the land is before they finalize these negotiations. So I would assume we may have to wait then. That's a personal opinion.

Mr. Atkinson: Are you satisfied that northern concerns are being taken into account in the bilateral talks?

Mr. Crichton: Oh, yes. It's not really relevant, though. The northern situation in Canada isn't really in play in the bilateral talks. I represent all of the industry, except Air Canada and Canadian Airlines. I represent everybody else, which includes a lot of other southern interests, but I'm certainly satisfied that the north is well represented.

[*Traduction*]

M. Crichton: C'est ce que je propose. Je ne propose pas qu'on retire les licences déjà délivrées à quiconque, pas plus que je ne veux dire que la loi doit être modifiée. Telle quelle, c'est une bonne loi. Tout ce que je veux dire, c'est qu'il faudrait enjoindre à l'organisme qui est chargé d'appliquer la loi d'être plus réaliste lorsqu'on lui demande de délivrer une licence à une compagnie qui veut exploiter un service concurrentiel dans le Nord, en tentant, lorsque la demande est contestée, de rendre une décision réaliste pour prévenir les situations de surcapacité et de surdélivrances de licences que nous avons vécues dans le passé.

M. Atkinson: Comme vous dites, si des décisions écrites sont rendues et qu'elles mènent à une réduction importante du service intérieur dans la zone désignée ou y perturbent la prestation des services aériens, vous seriez satisfaits, car vous auriez une idée des critères, comme vous dites, sur lesquels l'organisme responsable se fonde.

M. Crichton: Nous avons besoin de motifs, de décisions. Une décision sans motifs n'est pas une décision du tout, et je crois qu'il est désormais reconnu, en droit administratif, que les tribunaux devraient préciser les motifs de leurs décisions.

M. Atkinson: J'y arrivais. On peut virtuellement l'exiger; pourquoi ne l'a-t-on pas fait?

M. Crichton: J'ignore pourquoi cela n'a pas été fait. Je comparais devant vous aujourd'hui simplement pour vous dire que cela n'a pas été fait. Depuis six ans, on a approuvé automatiquement toutes les demandes sans fournir de justification.

M. Atkinson: Je vois. Nous pourrons parler à l'Office national des transports à ce sujet, ainsi qu'en ce qui concerne les décisions écrites. Il serait bon que nous posions la question, car, essentiellement, c'est le coeur du problème.

Je constate en lisant votre curriculum vitae que vous avez participé à des négociations bilatérales avec les États-Unis. Où en êtes-vous?

M. Crichton: Les pourparlers ont été suspendus. Ce n'est que mon opinion personnelle, mais je pense que tant que la situation concernant les Lignes aériennes Canadien et American Airlines ne sera pas plus claire, tant qu'on ne saura pas dans quelle direction elles se dirigent, les Américains hésiteront avant de reprendre les négociations.

D'ailleurs, les Américains ont quelques petits problèmes à régler eux-mêmes. Quelques grands transporteurs américains ne se sont pas cachés pour dire qu'ils préféreraient que les États-Unis ne reprennent pas les pourparlers avant que l'on sache si American Airlines et les Lignes aériennes Canadien pourront conclure un partenariat et si l'association Air Canada-Continental tiendra le coup. On semble vouloir avoir une meilleure vue d'ensemble avant de mettre la touche finale aux négociations. Je présume qu'il nous faudra donc attendre, mais ce n'est qu'un point de vue personnel.

M. Atkinson: Estimez-vous qu'on tient compte des préoccupations particulières au Grand Nord dans ces pourparlers bilatéraux?

M. Crichton: Certainement, mais cela n'est pas vraiment pertinent. La situation du Grand Nord canadien n'est pas un facteur d'importance dans ces négociations bilatérales. Je représente toute l'industrie, sauf Air Canada et Canadien. Je représente toutes les autres sociétés, y compris bon nombre de sociétés du Sud, et j'estime que le Nord est bien représenté.

[*Text*]

Mr. Atkinson: How does the cross-subsidization work in the north? You've mentioned it in your brief, as to what is used to subsidize the other area. What did you mean by that?

Mr. Crichton: Every airline has some good routes that make money and some other routes that are necessary to operate but don't contribute very much or might even lose a little. But you do so because you're using the same aircraft, the same people, and the same corporate infrastructure. So you have profit centres in a company that will make, or contribute, or lose in varying amounts, but you need the whole.

My point on the north is simply that because of the essential nature of air service in the north, particularly the cost of providing it, you have to carry certain routes; but when they lose, they lose big. That can also be exacerbated by this over-licensing because you can have certain parts of the routes start to lose money due to an overly competitive situation and now other parts of the system have to pay more. But it's essentially the cost. The cost of providing service in that area is so high that the losses can be that much bigger.

Mr. Atkinson: That's interesting, then, because the phrase we were talking about refers to «in the area concerned». Now you pinpoint each particular area, but from your answer just then, you're saying you have to look at the entire operation in the north.

Mr. Crichton: And that's what the act says, too. It's to, from, or within the designated area—any service—so you can't isolate it to a carrier's one route, because they can compete with a carrier on one route, but the impact of that competition can be felt throughout their network or in another large part of their network because there are a lot of synergies in an airline's network. What happens on one route can have a good or bad impact on other routes.

Mr. Atkinson: When I had limited experience with trucking I was not happy with the public necessity and convenience aspect when I was involved, but I found that individuals who were already established were not willing to make available their figures and so on because there is obviously some commercial secrecy that they want to maintain there. Is that what is happening in this particular area, and can that have an effect on the applications?

• 1705

Mr. Crichton: No, that's the problem. There have been carriers—and I'm one of them—who have tried to test the outer limits of what the agency was doing, and we have totally opened the books. We have filed interventions that have everything in them—you couldn't put anything else in them—that proved beyond any doubt at all. Yet the decision kept coming out the same way, with a recitation of what the application was, who the applicant was, that so-and-so intervened, and that the agency considered the material and is of the opinion that it will not lead to a significant decrease or instability, etc.: application granted. So you can file a room full of evidence and it won't do you any good; that's the problem.

[*Translation*]

M. Atkinson: Comment réalisez-vous l'interfinancement dans le Grand Nord? Vous y avez fait allusion dans votre mémoire; vous avez dit qu'on se servait de certaines choses pour en financer d'autres. Que vouliez-vous dire?

M. Crichton: Toute société aérienne compte des itinéraires rentables et d'autres qu'elle est obligée d'offrir, mais qui sont moins profitables, ou même déficitaires. Vous pouvez offrir ce service moins rentable parce que vous utilisez le même avion, les mêmes employés et la même infrastructure. Par conséquent, dans une société, il y a des itinéraires qui vous permettent de faire des profits plus ou moins grands, et d'autres qui entraînent des pertes, mais ils sont tous nécessaires.

Dans le Grand Nord, le transport aérien est essentiel, mais certains des itinéraires provoquent d'énormes pertes. La situation s'aggrave si on délivre de trop nombreux permis, car dès lors certains tronçons des routes deviennent déficitaires en raison de l'augmentation de la concurrence, ce qui fait que les autres parties du système doivent être plus rentables. Mais, essentiellement, le problème est le coût. Il en coûte si cher de dispenser des services aériens dans certaines régions que les pertes sont alors énormes.

M. Atkinson: Ce que vous dites est intéressant, car nous parlons ici de la phrase de votre mémoire qui traite «de la région concernée». Il s'agit donc de régions particulières, mais d'après ce que vous venez de dire, il faut examiner toutes les opérations des sociétés aériennes dans le Grand Nord.

M. Crichton: C'est d'ailleurs ce que dit la loi. On y parle du service à l'intérieur, à destination ou en provenance de tout point de la zone désignée. On ne peut donc considérer isolément une seule route d'un transporteur, car même s'il peut rivaliser avec un autre transporteur sur cet itinéraire, les conséquences de la concurrence peuvent se faire sentir dans tout son réseau ou, à tout le moins, dans une grande partie du réseau en raison de la synergie qui existe dans tout réseau aérien. Ce qui se passe sur une route peut avoir des incidences positives ou négatives sur les autres.

M. Atkinson: J'ai un peu d'expérience dans le domaine du camionnage; j'étais mécontent qu'on m'impose le critère de l'utilité publique. J'ai constaté que les sociétés bien établies refusaient de rendre publics certains chiffres et renseignements sur leur exploitation; elles tenaient à ce que ces données commerciales restent secrètes. Est-ce ce qui se passe, et est-ce que cela a des conséquences pour les demandes?

M. Crichton: Non, et c'est là justement un problème. Certains transporteurs—dont moi-même—ont tenté de déterminer jusqu'où pourrait aller l'office et, ce faisant, l'ont forcé à ouvrir ses livres. Nous avons fait de nombreuses interventions extrêmement complètes—rien n'y manquait—qui ont fait la preuve de ce que nous avancions. Or, les décisions sont restées les mêmes: on y décrit en long et en large en quoi consistait la demande, qui a fait la demande, qui est intervenu, on y indique que l'office a étudié tous les documents et qu'il estime que, en accédant à cette demande, il ne provoquera pas d'instabilité dans le secteur et que, par conséquent, le permis est accordé. Même si vous aviez une montagne de preuves à présenter, cela ne changerait rien, et c'est là le problème.

[*Texte*]

The Chairman: In looking at the map you included with your presentation, I see that some of the distances in the north are absolutely phenomenal when you compare the area to the lower regions of Canada. For example, the route you have from Yellowknife to Resolute Bay would be approximately the same distance as from St. John's, Newfoundland, to Thunder Bay, Ontario. Do you have any idea or information at your fingertips to indicate to the committee what the round-trip fare from Yellowknife to Resolute Bay would be?

Mr. Crichton: I can't quote it precisely, Mr. Chairman, but the full unrestricted economy return fare between Yellowknife and Resolute Bay is probably in the order of $1,200. That's an educated guess and there would be discount fares at as much as 40% less than that figure.

The Chairman: So assuming the facts are that incomes are not significantly high in the north and that you are servicing a population of 57,000 people, it would seem to me that there would be precious few who could afford those types of fares to travel from community to community.

Let's take another example. What would the fare range be from Pond Inlet to Clyde River, which is a distance of a few less kilometres than the other route and which would probably appeal to families more? I suspect that with the closeness of the two communities there might be families or relations and what not. What would a typical fare be?

Mr. Crichton: That route is approximately 260 miles in distance. We have what we call intercommunity fares to facilitate travel by people living in communities to visit the other communities. Those fares are generally discounted by 50% to 60% from the regular fares and are provided on a space-available basis. But there is generally space available between the two communities because, once you come away from the hub, where all the cargo is generated, after the first point of landing, more space is generated because you start off-loading cargo. You will recall what I said earlier about it being uni-directional.

We have quite a system of what we call intercommunity fares that allows people living in the north to travel at very reasonable cost between the communities, and there are thousands who do so every year.

The Chairman: What would a fare for travel between those two communities be?

Mr. Crichton: Again, this is an educated guess, but a person could go from Clyde River to Pond Inlet and back for less than $200 in our system or in that range. I can get that figure and provide it to the committee, if you wish.

The Chairman: It's important for us to have some idea of what types of prices we are talking about in communities where the average income is probably somewhat less than the average income in the southern part of the country, for example.

• 1710

You made a comment earlier in your submission that if Canadian goes out of business, then First Air at that point does not become important to Air Canada, despite the fact that currently you operate with Air Canada as a partner. Would you

[*Traduction*]

Le président: En jetant un coup d'oeil à la carte que vous avez annexée à votre mémoire, je constate que, dans le Grand Nord, les distances sont absolument phénoménales en comparaison de celles des régions du Sud du Canada. Ainsi, la distance séparant Yellowknife de Resolute Bay est environ la même que celle qu'il y a entre St. John's, à Terre-Neuve, et Thunder Bay, en Ontario. Pourriez-vous indiquer aux membres du comité ce que coûte un aller-retour Yellowknife-Resolute Bay?

M. Crichton: Je ne peux vous donner un montant précis, monsieur le président, mais je dirais que le tarif en classe économique pour un aller-retour sans restriction Yellowknife-Resolute Bay serait d'environ 1 200$. On pourrait obtenir un tarif réduit pour approximativement 40 p. 100 de moins que cette somme.

Le président: Si nous présumons que les revenus ne sont pas très élevés dans le Nord et que vous desservez une population d'environ 57 000 personnes, il me semble que très peu de gens peuvent se permettre de voyager en avion d'une localité à l'autre dans le Grand Nord.

Prenons un autre exemple. Qu'en coûterait-il pour aller de Pond Inlet à Clyde River, ces deux endroits étant séparés par une distance inférieure de quelques kilomètres à celle dont nous venons de parler et étant probablement plus fréquentés par les familles? Les deux localités sont assez proches et comptent probablement bien des gens des mêmes familles. Qu'en coûterait-il habituellement?

M. Crichton: Il s'agit d'une distance d'environ 260 milles. Nous offrons ce que nous appelons des tarifs inter-communautaires aux gens qui veulent visiter leur famille dans les localités avoisinantes. Ces tarifs sont généralement de 50 p. 100 à 60 p. 100 inférieurs aux tarifs ordinaires, et les gens peuvent les obtenir lorsque des sièges sont disponibles, ce qui est généralement le cas, car, même si on remplit l'avion de fret à l'aéroport plaque tournante, ce fret est généralement débarqué à la première destination, et l'espace libéré peut alors servir aux passagers. Comme je le disais un peu plus tôt, nous fonctionnons de façon unidirectionnelle.

Nous avons toute une gamme de tarifs inter-communautaires qui permettent aux habitants du Nord de se rendre dans les autres localités à un prix très raisonnable, ce que font des milliers de gens chaque année.

Le président: Qu'est-ce qu'il en coûte pour se rendre de l'une de ces localités à l'autre?

M. Crichton: Encore une fois, ce n'est qu'une approximation, mais je dirais qu'on peut faire l'aller-retour Clyde River-Pond Inlet pour moins de 200$. Je peux obtenir des données plus précises et les faire parvenir à votre comité, si vous le désirez.

Le président: Il importe pour nous d'avoir une idée du prix de ces billets d'avion, puisqu'il s'agit de collectivités où le revenu moyen est probablement inférieur à celui des habitants du Sud du pays.

Dans vos remarques liminaires, vous avez dit que si Canadien cesse ses activités, First Air ne sera plus aussi importante pour Air Canada, même si vous êtes un de ses partenaires à l'heure actuelle. Pourriez-vous nous expliquer

[*Text*]

explain that? I do not understand. If Canadian goes out of business or if Canadian stays in business, why is it that you are important to Air Canada now but you would not be if Canadian went out of business?

Mr. Crichton: We are important to Air Canada because we are Canadian's main competitor in the north and we operate on routes where Air Canada does not, nor does its subsidiary, NWT Air, operate. We provide the competition to Canadian, its main competitor, plus we provide the feed traffic at the southern gateway points that goes on to Air Canada's system. If Canadian disappears, Air Canada no longer has an incentive to maintain that relationship with us because it can do it itself, either through its subsidiary or directly.

The Chairman: It could be that I am missing something, but I still do not quite understand why it is that they could not do that now, why they could not fill that hole now. Why the big change?

Mr. Crichton: Oh, because it is much, much more profitable for them to let us do it. They do not have to make the investment in the equipment, the facilities and so on. They are getting millions and millions of dollars worth of feed traffic every year for nothing, and they do not have to take any of the risk and they do not have to make any of the investments.

The Chairman: Why would it not be to their advantage to continue doing that even if Canadian goes out of business? Why would it not be appropriate for them to let you continue to take all the risk, pay for all the equipment, and continue to feed them all those services? I still do not understand what the big difference would be to your airline if Canadian goes out of business.

Mr. Crichton: Because there would not be any risk any more. If Canadian went out of business, they would not have any risk. They could walk into those markets with their wholly owned subsidiary. Remember, they do not own us. They do not own one share in our company. Our profitability stays with us. If Canadian went out of business that would be a tremendous opportunity for them to make money. You are going to make money by having the company you own do it. You are going to retain the earnings and you are going to retain the profits. That is just a logical business eventuality in that situation.

We have made this statement before, and I have not yet had any of the other two players involved tell me that I was wrong.

The Chairman: With reference to your profitability, you have mentioned that Air Canada have their subsidiaries. They do not own any shares. They do not own one single share of First Air. In your brief you mentioned that First Air is 100% Inuit-owned. It is a private corporation. Is First Air profitable?

Mr. Crichton: For the last three or four years, no, we have been losing money. In 1993 I hope to make money, but we will have to take another look at that a little later on in the year.

The Chairman: Because it is totally owned by Inuit people, does First Air qualify for any form of assistance through native programs or things of that nature that are available through Indian Affairs and Northern Development?

Mr. Crichton: None that I am aware of. The only assistance programs I know we have ever accessed are ones that any company can for training.

[*Translation*]

cela? Je ne comprends pas. À l'heure actuelle, Air Canada compte sur vous; pourquoi cela changerait-il si Canadien fermait ses portes?

M. Crichton: Actuellement, nous comptons pour Air Canada parce que nous sommes le principal rival de Canadien dans le Grand Nord et que nous exploitons des liaisons que ni Air Canada, ni sa filiale NWT Air n'offrent. Nous faisons concurrence à Canadien, le principal rival d'Air Canada, et, en outre, nous offrons les lignes d'apport à destination du sud, aux différents points d'entrée dans le réseau d'Air Canada. Si Canadien disparaît, Air Canada n'aura plus de raison de maintenir ses liens avec nous puisqu'elle pourra offrir elle-même ces services directement ou par l'entremise de sa filiale.

Le président: Je ne vous ai peut-être pas bien suivi, mais je ne comprends toujours pas pourquoi Air Canada ne pourrait pas exploiter elle-même ces lignes dès maintenant. Pourquoi la disparition de Canadien changerait-elle la situation à ce point?

M. Crichton: Il est beaucoup plus profitable pour Air Canada de nous laisser exploiter ces lignes. Air Canada n'a pas à investir dans l'équipement, les installations, etc. Grâce à nos lignes d'apport, Air Canada réalise des millions et des millions de dollars de bénéfice chaque année sans faire d'investissement et sans prendre de risque.

Le président: Mais ne serait-il pas avantageux pour Air Canada de conserver son entente avec vous, même si Canadien faisait faillite? Pourquoi ne vous laisserait-elle pas continuer à prendre tous les risques, à payer tout l'équipement et à lui fournir tous ces services? Je ne comprends toujours pas en quoi votre situation changerait si Canadien cessait d'exister.

M. Crichton: Il n'y aurait alors plus de risque. Si Canadien disparaît, Air Canada ne courra plus de risques. Elle pourra s'introduire dans nos marchés grâce à ses filiales en propriété exclusive. N'oubliez pas que nous n'appartenons pas à Air Canada. Air Canada ne détient aucune action de notre compagnie. Nous conservons tous nos bénéfices. Si Canadien fait faillite, Air Canada aura alors une occasion en or de réaliser des profits si ce sont ses filiales qui exploitent ces lignes, puisqu'elle pourra conserver les gains et les bénéfices. C'est la logique des affaires qui le veut.

Nous avons fait cette déclaration, et ni l'un ni l'autre des intéressés ne m'a contredit.

Le président: En ce qui concerne votre rentabilité, vous avez dit qu'Air Canada a des filiales, mais que vous n'en n'êtes pas une, qu'Air Canada ne possède aucune action de First Air. Dans votre mémoire, vous indiquez que First Air est la propriété exclusive d'Inuit. C'est une société privée. Est-ce que First Air est une société rentable?

M. Crichton: Au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons perdu de l'argent. En 1993, j'espère renverser la vapeur, mais nous devrons revoir la situation un peu plus tard cette année.

Le président: Puisque First Air appartient exclusivement à des Inuit, est-ce qu'elle a droit à une aide particulière dans le cadre de programmes pour les autochtones ou autres projets du genre qu'offrirait le ministère des Affaires indiennes et du Nord?

M. Crichton: Non, pas pour autant que je sache. la seule forme d'assistance dont nous nous sommes prévalus, est celle qui sert à la formation.

[*Texte*]

The Chairman: And does First Air do that on a regular basis?

Mr. Crichton: We have a fairly active program of training native people, both through programs run by the government of the Northwest Territories and DIAND, but we had those programs prior to Makivik's purchase of the company.

The Chairman: And these programs, of course, would not be available to your competitors?

Mr. Crichton: Oh, yes. They are available to any company.

• 1715

The Chairman: So it's not simply because First Air is 100% owned by the Inuit that these programs are available to them?

Mr. Crichton: No, not to First Air. The programs we are using for job training are ones that any company... In fact, we used to access them. There's no advantage that I'm aware of in terms of subsidy or access to funding by virtue of our shareholders. The only advantage that gives us is that our shareholders are reasonably well financed, and because they are Inuit and the main focus of our operations is a part of this country that is about 75% to 80% Inuit people, that gives us a marketing advantage, if you will, or an extra push in the marketplace because of our ownership. Apart from that, we have to run the business the way you run any business.

The Chairman: When you say the group that owns the company is well financed, do you mean through banking interests? Would you care to explain what you mean by that?

Mr. Crichton: Makivik Corporation is the development corporation that was formed to invest the payments received from the James Bay and Northern Quebec Agreement in 1975, the first of the modern land claims. Makivik received that money back in the 1970s and has invested it and continues to invest it. Because it sees part of its mandate is to attempt to invest in businesses in the north—there were very few businesses in the north—it invests in major businesses in the north that will have a long-term influence on the economic development of the north. There's a very short list of businesses in the north, and no matter which list you look at, you'll always see airlines as a big part of it because airlines are a big part of life in the north.

That is why the investment was made, but our mandate is to operate as a commercial corporation and earn a profit, because Makivik is there to safeguard the funds that were given to the Inuit people and not to lose them.

The Chairman: Finally, Mr. Crichton, you mention in your brief that the airline employs approximately 550 people. How many of those would be Inuit?

Mr. Crichton: Approximately 50.

The Chairman: How many of the 50 would be pilots?

Mr. Crichton: One.

[*Traduction*]

Le président: Est-ce que vous faites de la formation régulièrement?

M. Crichton: Nous avons un programme assez actif de formation des autochtones, pour lequel nous obtenons de l'aide du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du ministère des Affaires indiennes et du Nord. Cependant, ce programme de formation existait avant même que Makivik n'achète la société.

Le président: Je présume que ces programmes ne sont pas offerts à vos concurrents?

M. Crichton: Si, ils sont offerts à toutes les sociétés.

Le président: Par conséquent, ce n'est pas simplement parce que c'est une société à propriété exclusivement Inuit que First Air peut profiter de ces programmes?

M. Crichton: En effet. Les programmes de formation professionnelle sont offerts à toutes les sociétés; nous nous en prévalions déjà avant. Pour autant que je sache, le fait que nos actionnaires soient Inuit ne nous confère pas d'avantages particuliers pour l'obtention de subventions ou de financement. Nous jouissons d'un seul avantage: étant donné que nos actionnaires sont assez bien financés et qu'ils sont Inuit, et étant donné que nous offrons nos services surtout dans le Grand Nord, là où la population est à 75 p. 100 ou 80 p. 100 Inuit, nous jouissons d'un avantage pour la mise en marché, pour ainsi dire; c'est un atout supplémentaire. Pour le reste, nous exploitons notre entreprise comme tout autre entrepreneur.

Le président: Lorsque vous dites que les propriétaires de votre société sont bien financés, faites-vous allusion aux banques? Qu'entendez-vous par là?

M. Crichton: La Société Makivik est la société de développement qui a été créée pour investir les sommes reçues par les Inuit aux termes de la Convention de la Baie James et du Nord québécois de 1975, la première entente contemporaine sur des revendications territoriales. La Société Makivik, qui a reçu cet argent dans les années 1970, l'a investi et continue de le faire. Elle estime qu'il est de son devoir d'investir dans des entreprises du Grand Nord—elles sont peu nombreuses—et elle fait des investissements dans des entreprises qui auront des effets positifs à long terme sur le développement économique de cette région. Il existe peu d'entreprises dans le Grand Nord et les lignes aériennes comptent parmi les plus importantes, ne serait-ce qu'en raison du rôle essentiel qu'y jouent les services aériens.

Voilà la raison de cet investissement, mais notre société continue d'être exploitée comme toute autre entreprise commerciale en vue de générer des bénéfices, car Makivik doit protéger les sommes qui ont été versées aux Inuit, et non les gaspiller.

Le président: Pour terminer, monsieur Crichton, vous soulignez dans votre mémoire que votre société emploie environ 550 personnes. Combien d'entre elles sont Inuit?

M. Crichton: Environ 50.

Le président: Y a-t-il des pilotes parmi ces 50 personnes?

M. Crichton: Oui, un.

[*Text*]

The Chairman: That's an interesting ratio. My initial reaction would be that for a wholly owned Inuit company that operates practically solely in the north, out of 550 employees to be employing only 50 native people—it's a rather a low number, taking into consideration as well what must be a high unemployment factor in the north.

Mr. Crichton: Of the 550 people approximately 350 work in the south, and the 50 Inuit who are employed are employed in the north, so that's 50 out of 200 in the north.

The Chairman: Has there been any effort on the part of First Air to have more native people trained in the professional areas, such as pilots?

Mr. Crichton: We've participated in a number of programs over the years to encourage that. Generally speaking, there has not been a high success rate for Inuit pilots. We have employed a number over the years. I can't tell you why the success rate hasn't been high. I'm not sure. It hasn't been that high although we have participated in the programs and we have a very high proactive hiring policy with respect to native people.

The Chairman: It would seem to me to be an area that it would be interesting to look at in more depth.

• 1620

If there are no further questions, thank you very much for appearing before the committee this afternoon, Mr. Crichton. It has been most interesting and, I'm sure, helpful.

Mr. Crichton: Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: We stand adjouned until tomorrow at 3:30 p.m. in room 371 West Block.

[*Translation*]

Le président: C'est une proportion intéressante. À priori, sachant que votre société appartient exclusivement à des Inuit et que presque toutes ses activités se font dans le Grand Nord, le chiffre de 50 autochtones sur 550 employés me paraît très faible, surtout compte tenu du taux élevé de chômage dans cette région.

M. Crichton: Environ 350 de ces 550 employés travaillent dans le Sud, et les 50 employés Inuit travaillent dans le Nord, où ils sont donc 50 sur 200.

Le président: Est-ce que First Air a pris des mesures en vue d'assurer la formation professionnelle d'un nombre accru d'autochtones pour en faire des pilotes, par exemple?

M. Crichton: Au fil des ans, nous avons participé à plusieurs programmes à cette fin. En général, cependant, le taux de succès pour les pilotes Inuit n'a pas été très bon. Nous en avons engagé quelques uns. Je ne sais pas pourquoi ils n'ont pas mieux réussi. Je ne saurais vous l'expliquer. Le taux de réussite n'est pas très élevé, en dépit de notre participation à ce programme et de notre politique de recrutement très pro-active en ce qui concerne les autochtones.

Le président: C'est là une question qui mériterait d'être étudiée plus attentivement.

Je crois qu'il n'y a plus d'autres questions. Je vous remercie donc d'avoir bien voulu comparaître cet après-midi devant le comité, monsieur Crichton; ce fut une discussion très intéressante et certainement utile.

M. Crichton: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le président: La séance est levée; nous reprendrons nos travaux demain à 15h30, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From First Air:

John Crichton, Executive Vice President.

TÉMOIN

De First Air:

John Crichton, vice-président général.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 47

Wednesday, April 28, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 47

Le mercredi 28 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25598—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 28, 1993
(64)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 3:35 o'clock p.m. this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Robert A. Corbett, presiding.

Members of the Committee present: Ken Atkinson, Robert A. Corbett, and John Manley.

Acting Member present: Les Benjamin for Iain Angus.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Manufacturers' Association: Wayne Howard, Chairman, CMA National Transportation Committee, Vice President, Unilever -Lipton Monarch; Wayne Smith, Manager, Traffic & Transportation Department, INCO Ltd.; Ted Zier-Vogel, Vice President, Noranda Sales Corporation Ltd.; Don Weirsma, Manager of Transportation. *From Railtex:* Bruce Flohr, President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed its consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation -Policy and Legislation in Review".

Wayne Howard made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

Bruce Flohr made a statement.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 28 AVRIL 1993
(64)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 15 h 35, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Robert A. Corbett (*président*).

Membres du Comité présents: Ken Atkinson, Robert A. Corbett et John Manley.

Membre suppléant présent: Les Benjamin remplace Iain Angus.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des manufacturiers canadiens: Wayne Howard, président, Comité national des transports, vice-président, Unilever -Lipton Monarch; Wayne Smith, gérant, Trafic et transport, INCO Ltd.; Ted Zier-Vogel, vice-président, Noranda Sales Corporation Ltd.; Don Weirsma, directeur des transports. *De Railtex:* Bruce Flohr, président.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports -Regard sur la politique et la législation».

Wayne Howard fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Bruce Flohr fait un exposé.

À 17 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Wednesday, April 28, 1993

• 1534

The Chairman: We are continuing consideration of the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review*. This afternoon we have as witnesses the Canadian Manufacturers' Association.

• 1535

Gentlemen, we welcome you here this afternoon. I understand from my material that you would like to present a brief.

Mr. Wayne Howard (Chairman, Canadian Manufacturers' Association, National Transportation Committee): Good afternoon, Mr. Chairman and committee members. The Canadian Manufacturers' Association is pleased to meet with you this afternoon. With me today are Mr. Don Weirsma, the manager of transportation for the CMA; Wayne Smith, manager, traffic and transportation department at INCO and also chairman of the trucking subcommittee for the CMA; Ted Zier-Vogel, vice-president, Noranda Sales Corporation, and also chairman of the rail subcommittee for the CMA.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Those poor fellows.

Mr. Howard: It's not all that bad.

To get to our presentation, I'd like to make the point that CMA has played a very active role in the NTA review proceedings, and we view today's meeting as a further opportunity to contribute toward the development of sound transportation policy to provide Canadian industries with competitive transportation costs and services.

The substance of the National Transportation Act Review Commission report was generally well received by the CMA. During the commission's public hearing there was considerable debate as to what should be Canada's ongoing transportation policy, how effective, overall, deregulation policy had been, and whether it had contributed to improved competitiveness.

In CMA's brief to this committee a year ago we stated:

> Today, as in 1987, the CMA is convinced that the package of regulatory reform referred to as Freedom to Move was and will continue to be the right public policy. It has contributed to lower transportation costs, enhanced the competitiveness of Canadian manufacturers, and contributed to the overall health of the economy.

The CMA is pleased to observe that the basic message was accepted by the review commission. The benefits from this basic policy were well documented, and the commission's recommendations throughout the report built on that evidence. While the rising levels of competition and recessionary times contributed to added pressures on carriers, the new and more competitive environment has generated better-managed companies, more open to cost-saving initiatives and more creative in applying new ideas and technology.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le mercredi 28 avril 1993

Le président: Nous reprenons notre étude du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulée *La concurrence dans les transports: Regard sur la politique et la législation*. Nous accueillons cet après-midi les représentants de l'Association des manufacturiers canadiens.

Bienvenue, messieurs. D'après mes notes, vous avez un mémoire à nous présenter.

M. Wayne Howard (Président, Comité national des transports, Association des manufacturiers canadiens): Bonjour, monsieur le président, membres du comité. L'Association des manufacturiers canadiens est heureuse de venir vous rencontrer cet après-midi. À mes côtés se trouvent M. Don Weirsma, directeur des Transports à l'AMC, M. Wayne Smith, gérant du Service de la circulation et des transports à l'INCO et président du sous-comité du camionnage à l'AMC, M. Ted Zier-Vogel, vice-président, Noranda Sales Corporation et président du sous-comité des chemins de fer à l'AMC.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Les pauvres!

M. Howard: Nous ne sommes pas tant à plaindre.

Je reviens au mémoire de l'AMC. Je tiens à souligner que l'Association a participé très activement à l'examen de la Loi sur les transports nationaux, et nous croyons que notre rencontre d'aujourd'hui constitue une autre occasion de contribuer à l'élaboration d'une bonne politique sur les transports et à l'établissement de frais et de services de transport concurrentiels à l'intention des entreprises canadiennes.

Dans l'ensemble, le rapport de la Commission a été généralement bien accueilli par l'AMC. Durant les audiences publiques de la Commission, on a considérablement débattu de ce devrait contenir la politique canadienne sur les transports. Jusqu'à quel point la politique de déréglementation s'est-elle révélée globalement efficace? A-t-elle permis d'accroître la compétitivité de l'industrie?

Dans le mémoire que l'AMC a présenté à la Commission il y a un an, nous déclarions:

> Aujourd'hui, comme en 1987, l'AMC est convaincue que la réforme globale de la réglementation baptisée «Aller sans entraves» a constitué et continuera de constituer une bonne décision. Elle a contribué à réduire les frais de transport, à accroître la compétitivité des manufacturiers canadiens et à améliorer la santé globale de l'économie.

L'AMC est heureuse de constater que ce message essentiel a été retenu par la Commission d'examen. Les avantages de cette politique fondamentale ont été bien démontrés et les recommandations formulées par la Commission s'appuient sur ceux-ci. L'accroissement de la concurrence a contribué à augmenter les pressions sur les transporteurs, mais ce nouveau climat plus compétitif a engendré des entreprises mieux gérées, plus ouvertes aux mesures d'économie et plus créatives dans l'application de nouvelles idées et technologies.

[*Texte*]

Yes, the CMA is supportive of the National Transportation Agency Review Commission report. There are a number of areas in which the CMA has concerns regarding the forcefulness of the recommendations and how they are to be implemented. Many of the recommendations address the transportation management domain of carriers and rightfully remove the cost of public interest that presently burdens carriers. The NTA of 1987 was very much shipper-oriented, and introduced the much-needed freedom of choice in transportation services. The commission report has recommitted to the thrust of that policy.

We would like to highlight those recommendations that are of special significance to members of the CMA and the manufacturing community at large. First, with regard to highway carriers, the impact of the Motor Vehicle Transport Act of 1987 was significant. Both carriers and shippers benefited from efficiency measures, such as greater focus on back-haul, automation, fleet size, their markets best served, management training and new technology.

There is a general acceptance of the deregulation environment as an ongoing necessity for Canada's competitiveness. Highway transportation presents the greatest number of obstacles in terms of jurisdictional differences. Recommendations 7, 15, and 40 in the report seek to bring a solution to the ongoing problems in this area. These recommendations are supportive of the government's initiative in reducing interprovincial trade barriers. The need for regulatory harmonization is urgent.

Pertaining to rail carriers, a significant improvement in the policy for abandonment is found in recommendation 8, enabling a more business-like approach to rail plant rationalization, and enabling carriers to manage their costs. In this context the CMA welcomes recommendation 12 on common user rail plant and the encouragement for policy development on short-line railways.

• 1540

We believe Canada has much to learn from the U.S. experience in short-line railways. An appropriate policy must be developed. Problems are already surfacing, as short-line railway companies have to deal with different provincial and federal railway operating requirements. Manufacturers and shippers have a great interest in seeking the advancement of short-line railway operations, and harmonization of policy in this area is urgent.

The regulatory reform on competitive access provisions has been retained in principle as prescribed in the existing act. The CMA welcomes some of the refinements to this legislation as per recommendations 26 and 27. Provisions such as competitive line rates and final-offer arbitration are not frequently used, but seek to break any perceived monopolistic privilege enjoyed by a railway and help bring to closure protracted negotiations. The gains made by shippers in these areas should not be lost.

[*Traduction*]

Oui, l'AMC est d'accord avec le rapport de la Commission d'examen de la LTN. Il y a toutefois un certain nombre de secteurs où l'AMC se préoccupe de la vigueur des recommandations et de la façon dont elles seront mises en oeuvre. Bon nombre des recommandations concernent le mode de gestion des transporteurs et éliminent à juste titre les contraintes liées à l'utilité publique actuellement imposées aux transporteurs. La LTN de 1987 était très axée sur les expéditeurs et a créé la liberté de choix dans les services de transport, ce qui était absolument nécessaire. La Commission a confirmé qu'il fallait continuer à appliquer une telle politique.

Nous aimerions souligner les recommandations qui revêtent une importance spéciale pour les membres de l'AMC et l'ensemble des intervenants de l'industrie manufacturière. D'abord, en ce qui concerne les transporteurs routiers, la Loi sur les transports routiers de 1987 a eu un impact important. Les transporteurs et les expéditeurs ont profité de gains d'efficience qu'on a réalisés en mettant davantage l'accent sur le transport de retour, l'automatisation, la taille des parcs de véhicules, les marchés les mieux desservis, la formation des gestionnaires et les nouvelles technologies.

Tout le monde convient que la déréglementation continue à se révéler nécessaire pour garantir la compétitivité de notre pays. Or, c'est dans le domaine des transports routiers que l'on retrouve le plus grand nombre d'obstacles quant aux différences entre les compétences. Les recommandations n^{os} 7, 15 et 40 visent à résoudre les problèmes persistants dans ce secteur. Elles appuient les efforts du gouvernement pour réduire les barrières au commerce interprovincial. Il est urgent d'harmoniser la réglementation.

En ce qui concerne les transporteurs ferroviaires, la recommandation n° 8 constitue une amélioration importante de la politique concernant l'abandon de lignes ferroviaires puisqu'elle favorise l'adoption d'une approche plus conforme à la mentalité du secteur privé pour la rationalisation des réseaux et qu'elle permet aux transporteurs de gérer leurs coûts. Dans ce contexte, l'AMC accueille favorablement la recommandation n° 12 sur les infrastructures ferroviaires communes, ainsi que l'incitation à l'élaboration d'une politique sur les lignes courtes.

Le Canada a beaucoup à apprendre de l'expérience américaine dans ce domaine et une politique appropriée doit être élaborée. Des problèmes surviennent déjà lorsque des sociétés ferroviaires doivent se conformer aux règles de fonctionnement différentes imposées par le gouvernement fédéral et les provinces. L'expansion de lignes ferroviaires sur courte distance revêt beaucoup d'intérêt pour les manufacturiers et les expéditeurs et il faut de toute urgence harmoniser la politique dans ce domaine.

Les dispositions de la loi sur la réforme de la réglementation relative aux droits d'accès concurrentiels ont été en principe maintenues. L'AMC est d'accord avec certaines des améliorations proposées dans les recommandations n^{os} 26 et 27. Les dispositions comme celles relatives aux prix de ligne concurrentiels et à l'arbitrage des propositions finales ne sont pas utilisées fréquemment, mais elles visent à briser le monopole détenu par une société ferroviaire et elles aident à mettre un terme aux longues négociations. Il ne faudrait pas perdre les gains réalisés par les expéditeurs dans ce domaine.

[*Text*]

The CMA strongly supports recommendation 27 abolishing the compensatory rate provision. The concerns about predatory pricing are no longer warranted now that the Competition Act extends to crown corporations, such as CN. Generally business practices do not and cannot allow pricing below cost to exist for any extended period.

In regard to marine, CMA's response to recommendation 28 regarding the Shipping Conferences Exemption Act, SCEA, was mixed. Though pleased about the recommendation to abolish SCEA, the open-endedness on implementation was disappointing. Clearly the commission views SCEA to be in conflict with the competitive thrust of the NTA 1987. The marine carriers want anti-trust immunity from the Competition Act. It is our belief that open competition will only develop to its fullest when conferences, like other forms of transportation, are no longer exempt from competition law. We strongly urge government to initiate dialogue with our trading partners to have this antiquated legislation repealed, giving notice to them by way of a sunset clause perhaps after three years.

On taxation, CMA supports recommendation 38 on taxation with respect to a level playing field for the various modes. The CMA has supported the principle of cost recovery, which would enhance overall efficiency and ensure fairer competition between modes.

Regarding privatization, CMA supports the privatization of CN, which is recommendation 39.

On foreign investment, CMA supports the principle that transportation services not be exempt from the Investment Canada Act, recommendation 42.

Regarding the National Transportation Agency, the CMA disagrees with recommendation 43 as to the need for annual reviews. The annual reviews were done to measure the impact of very major policy and regulatory changes in 1987. The impacts have been measured, and industry has learned to work in the new transportation environment. We challenge the value of continuing annual reviews and suggest that costs can be reduced in this area of government services. Biennial reviews would be a maximum requirement.

In conclusion, Mr. Chairman and committee members, we have given you the CMA's reaction to a major set of recommendations. The CMA is here today to emphasize our dependence on sound transportation policy. The CMA represents about 75% of manufacturing in Canada. Our members need the best in transportation infrastructure, costs and services to compete in domestic and in export markets.

It is our view that the commission's report outlines significant improvements to Canada's transportation policy. The CMA requests government to respond with urgency on the implementation of the recommendations outlined.

Thank you for your attention and interest. We would be pleased to respond to your questions.

[*Translation*]

L'AMC appuie fermement la recommandation nº 27, qui abolit les dispositions sur les prix compensatoires. On n'a plus raison de s'inquiéter des prix d'éviction maintenant que la Loi sur la concurrence s'applique aux sociétés de la Couronne comme le CN. Dans le secteur privé, il est habituellement impossible d'offrir pendant longtemps des prix inférieurs aux coûts.

Le transport maritime. En ce qui touche la recommandation relative à la révocation de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, nous nous en sommes réjouis, mais nous avons été déçus de l'absence de délais de mise en oeuvre. Il est clair que la Commission considère que cette loi va à l'encontre de la philosophie concurrentielle de la LTN de 1987. Les transporteurs maritimes veulent être à l'abri des poursuites anti-trust entreprises en vertu de la Loi sur la concurrence. La libre concurrence ne pourra s'épanouir pleinement que lorsque les conférences, comme les autres formes de transport, ne seront plus exemptées de la Loi sur la concurrence. Nous exhortons le gouvernement à entreprendre des pourparlers avec nos partenaires commerciaux afin de révoquer cette loi désuète au moyen d'une clause de temporisation et après un délai de peut-être trois ans.

Au sujet de la fiscalité, l'AMC appuie la recommandation nº 38 relative à l'égalisation des chances pour les divers modes de transport. L'AMC appuyait le principe de la récupération des coûts, lequel favoriserait l'efficience globale et garantirait une concurrence plus équitable entre les divers modes.

En ce qui concerne la privatisation, l'AMC est d'accord avec la privatisation des chemins de fer nationaux du Canada; c'est la recommandation nº 39.

Au chapitre des investissements étrangers, l'AMC appuie le principe voulant que les services de transport ne soient pas exemptés de la Loi sur Investissement Canada. C'est la recommandation nº 42.

L'Office national des transports. L'AMC n'est pas d'accord avec la recommandation nº 43 quant au maintien des examens annuels. Ces examens visaient à mesurer l'impact des changements majeurs apportés à la politique et à la réglementation en 1987. Cet impact a été mesuré et l'industrie a appris à travailler dans ce nouvel environnement. Nous doutons qu'il vaille la peine de maintenir ces examens annuels et nous croyons que des économies pourraient être réalisées dans le secteur des services gouvernementaux. On ne devrait pas exiger davantage que des examens bisannuels.

En conclusion, monsieur le président et messieurs les membres du comité, nous vous avons fait part des réactions de l'AMC face à une importante série de recommandations. L'AMC est présente ici aujourd'hui afin de vous souligner qu'une bonne politique sur les transports est essentielle à la survie de ses membres. L'AMC représente environ 75 p. 100 des manufacturiers du Canada et ses membres doivent pouvoir compter sur ce qu'il y a de mieux en matière d'infrastructure, de frais et de services de transport, afin de demeurer concurrentiels sur les marchés nationaux et internationaux.

Nous sommes d'avis que le rapport de la Commission propose des améliorations importantes à la politique canadienne sur les transports. L'AMC demande au gouvernement de mettre en oeuvre le plus rapidement possible les recommandations qu'il contient.

Je vous remercie de votre attention. Nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

[*Texte*]

The Chairman: Thank you very much. We'll move right along then and ask our new official opposition critic to make comments and questions.

Mr. Benjamin: Before I start, I'd like to commend you for getting us into some larger quarters and not that clothes closet we were in yesterday. The next problem you have, sir, is getting the members of the committee to show up, the whole damn works of them. If they're not going to come, they shouldn't be on the committee.

• 1545

My impression, from reading your brief and listening to you, is that your main concern is the cost of transportation for the Canadian manufacturers. Am I correct in thinking that?

Mr. Howard: That would be one of our main concerns, yes.

Mr. Benjamin: I see. In the event that that's your main concern, is it not true that in the prices of the commodities that your members produce, they pass the cost of transportation on to the wholesalers and retailers who buy their production, so they fully recover their transportation costs? In other words, what the hell are you giving us? I've listened to you guys before here, starting 25 years ago, and you have the same line of BS.

On the matter of transportation costs, recognizing our geography and a widely scattered population, hasn't the CMA recognized them yet? You've been picking up the costs of your transportation from those who consume your products, who buy your products. If you choose to reduce your price to pay some of the transportation costs yourselves, which reduces your profits, that's your business, nobody else's. Tell me that you do it otherwise.

Mr. Howard: Maybe I could respond to your question by saying that it's true that one of our major concerns is price and competitiveness. I guess another major concern is actually the safety in the infrastructure that we have in Canada. As for the costing aspect, when it's allowable and when we're competitive, we can pass some of those costs on. I would say that the competition is very severe these days, as we all know, and we're getting into a global environment. Our competition isn't just down the street any more or in the next province or even in the next country. Whoever can deliver the service and product to market, to the consumer, at the lowest price, will win. For us to be able to do that, we need the most efficient, cost-effective way of moving our goods around this country and around the world.

Mr. Benjamin: You only partially agreed with me. Do you mean to tell me that the CMA and all its members don't pass on all of their transportation costs in their costs of production to whoever buys their nickel, iron ore, refrigerators, or stoves that they make? Do you mean to tell me they don't pass it all on?

Mr. Howard: I think what I'm saying to you is that generally when there's an economic agreement reached and the business is secured by a company they would include those costs as a part of their total sale price. What happens, however, is

[*Traduction*]

Le président: Merci beaucoup. Nous allons poursuivre en demandant à notre nouveau porte-parole de l'opposition officielle de faire ses observations et de poser ses questions.

M. Benjamin: Avant de commencer, monsieur le président, j'aimerais vous féliciter d'avoir pu nous obtenir une salle plus grande à la place de ce placard où nous avons été logés hier. Maintenant, il ne vous reste plus qu'à inciter toute la bande des membres du comité à se présenter aux réunions. S'ils ne viennent pas, ils ne devraient plus faire partie du comité.

En lisant votre mémoire et en vous écoutant, j'ai l'impression que votre principale préoccupation est le coût des transports pour les manufacturiers canadiens. Est-ce que je me trompe?

M. Howard: C'est en effet l'une de nos principales préoccupations.

M. Benjamin: Je vois. Si c'est votre principale préoccupation, n'est-il pas vrai également que vos membres récupèrent entièrement le coût du transport en augmentant leurs prix et en le faisant ainsi assumer à leurs clients, qu'ils soient grossistes ou détaillants? En d'autres termes, qu'essayez-vous de nous dire au juste? J'entends les mêmes balivernes de vous depuis 25 ans.

Au chapitre des transports, l'AMC ne sait-elle pas encore que notre pays est très étendu et notre population, très dispersée? Vous faites assumer vos frais de transport à ceux qui consomment ou qui achètent vos produits. Vous pourriez très bien décider d'en assumer une part et de réduire vos prix. J'ai raison, n'est-ce pas?

M. Howard: Je répondrai à votre question en vous disant qu'effectivement, les prix et la compétitivité figurent parmi nos principales préoccupations. Cependant, nous nous soucions également de la sûreté de notre infrastructure au Canada. En ce qui concerne le coût des transports, nous en transmettons une partie lorsque nous pouvons le faire en demeurant concurrentiels. Comme nous le savons tous, la concurrence est très serrée à notre époque, et elle est devenue mondiale. Elle ne vient plus de la même ville, de la même province ni même du même pays. C'est le manufacturier qui peut offrir le meilleur service et le meilleur prix aux consommateurs qui remporte la palme. Pour maintenir le marché, nous devons pouvoir expédier nos produits dans le pays et à l'étranger de la façon la plus efficiente et la plus efficace du point de vue des coûts.

M. Benjamin: Vous n'êtes d'accord avec moi qu'en partie. Vous voulez dire que l'AMC et ses membres ne font pas entrer tous leurs frais de transport dans leur coût de production et ne le transmettent pas ainsi à ceux qui achètent leur nickel, leur minerai de fer, leurs réfrigérateurs, leurs cuisinières? Vous voulez dire qu'ils ne font pas assumer ce coût à leurs clients?

M. Howard: De façon générale, lorsqu'un marché est conclu par une société, celle-ci inclut ce coût dans son prix de vente final. Cependant, ce n'est pas toujours possible à cause de la concurrence. Il peut y avoir d'autres sociétés dont le coût de

[*Text*]

that there are a lot of business arrangements that wouldn't be concluded because other companies would get that. Those companies may have lower transportation costs or more efficient business logistics throughout the chain. What we're suggesting in this is that the CMA and Canadians as a whole need a competitive, safe, and cost-effective transportation network within this country.

Mr. Benjamin: I see. Well, you're still running away from it. However, everybody knows that's what you do anyway, so I won't pursue that matter.

Mr. Howard: Well, it's not exactly what we do.

Mr. Benjamin: Well name me one company that doesn't pass on all its transportation costs, in one form or another, to whoever buys their product, name me one.

Mr. Howard: Noranda.

Mr. Benjamin: I'll buy their stuff.

Mr. Ted Zier-Vogel (Vice-President, Noranda Sales Corporation Ltd.): Done.

Mr. Benjamin: All right. Now I'll find something to use it for.

Mr. Zier-Vogel: You have some metal people here. The price of metal, sir, is set up on an LME basis, the London Metal Exchange, and it is a delivered price. I sell you metal anywhere in the world at the London Metal Exchange price, typically, at the time we made the sale. The transportation cost is for my account. I eat it. I have no choice.

Mr. Benjamin: That's your problem.

Mr. Zier-Vogel: Yes, it's an industry thing, but you asked the question and you got the answer.

Mr. Benjamin: All right. Then you're in the same position the farmers used to be in before they got the Canadian Wheat Board. They had to take the price of the Chicago Grain Exchange. That's the price they had to take. They rebelled. Why do you continue to accede to whatever the London market says? Does that mean that they'll lower their prices and you don't do any business, or. . .?

• 1550

Mr. Zier-Vogel: No, the London market is perhaps not unlike the Chicago Mercantile Exchange Market. It's a clearing house. As such, we don't control it, but that represents the price of the metal at that time, at that day—it's done twice a day, by the way—anywhere in the world. Anybody who's in that business faces that kind of constraint. Otherwise, you're just not in the business.

Mr. Benjamin: Did Noranda lose money last year?

Mr. Zier-Vogel: No, we made money last year.

Mr. Benjamin: Oh, good.

Mr. Zier-Vogel: We're losing money this year.

Mr. Benjamin: Well then you absorbed some of the transportation costs.

[*Translation*]

transport est moindre ou le système de mise en marché plus efficace tout au long de la chaîne. Nous disons simplement que l'AMC et les Canadiens en général ont besoin d'un réseau de transport concurrentiel, sûr et efficace du point de vue des coûts.

M. Benjamin: Vous ne répondez toujours pas à la question, mais tout le monde sait à quoi s'en tenir de toute façon.

M. Howard: Ce que vous dites n'est pas entièrement juste.

M. Benjamin: Nommez-moi une société qui ne transmet pas, d'une façon ou d'une autre, la totalité de ses frais de transport à ses clients.

M. Howard: Noranda.

M. Benjamin: Je vais acheter ses produits.

M. Ted Zier-Vogel (Vice-président, Noranda Sales Corporation Ltd.): Marché conclu.

M. Benjamin: Je leur trouverai bien une utilisation.

M. Zier-Vogel: Il y a des représentants de producteurs de métaux ici. Le prix des métaux est établi selon la Bourse des métaux de Londres et il inclut la livraison. Si je vous vends un métal n'importe où dans le monde, son prix reflète celui de la Bourse des métaux de Londres au moment de la vente. Et j'assume le coût du transport. Je n'ai pas le choix.

M. Benjamin: C'est votre problème.

M. Zier-Vogel: C'est juste, c'est propre à l'industrie, mais vous avez posé la question.

M. Benjamin: Votre situation est semblable à celle dans laquelle se trouvaient les agriculteurs avant la création de la Commission canadienne du blé. Ils devaient accepter le prix de la Bourse des céréales de Chicago. Eux, ils ont réagi. Pourquoi continuez-vous d'accepter d'être régis par le marché de Londres? La baisse des prix sur ce marché signifie-t-elle que vous ne pouvez plus effectuer de ventes. . .?

M. Zier-Vogel: Non, le marché de Londres fonctionne un peu comme le Chicago Mercantile Exchange Market. C'est une chambre de compensation. Nous ne la contrôlons pas, mais le cours qu'il établit est le prix du métal à un moment ou un jour donné—il est calculé deux fois par jour, soit dit en passant—n'importe où dans le monde. Le système s'applique à tous les secteurs. Il est incontournable.

M. Benjamin: Noranda a-t-elle essuyé des pertes l'année dernière?

M. Zier-Vogel: Non, nous avons réalisé des bénéfices l'an dernier.

M. Benjamin: Bravo!

M. Zier-Vogel: Nous faisons des pertes cette année.

M. Benjamin: Vous devez donc absorber une partie des coûts de transports.

[*Texte*]

Mr. Zier-Vogel: Yes, we do, depending on where we sell our metal. No question.

Mr. Benjamin: I see. Does that mean then that the product was overpriced in the first place?

Mr. Zier-Vogel: It could have been. It depends on the price at the time. If you're talking zinc, it varied over the year from 45¢ to maybe 60¢. It depends. We don't control that.

Mr. Benjamin: That's a marvellous club you belong to. I wish you had all your other manufacturers to join it, and they could expand it.

I'd like to ask you also, on the matter of deregulation, we've had nothing but a mess since then: airlines going broke, folding up; both nationals losing money; truckers going broke and shutting down because the U.S. truckers have moved in on them. Is this the kind of thing that makes you happy, that these guys are not allowed to operate in viable circumstances, in which they can get all their costs of production, their costs of service? Our whole transportation system has gone to rat shit in the last couple of years. Doesn't that concern you? What's so great about deregulation? That's what caused the whole problem.

Mr. Wayne Smith (Manager, Traffic and Transportation Department, INCO Ltd.): I think from our point of view deregulation has caused some of the carriers some harm. Those carriers probably were destined for trouble anyway. It has also made some very strong carriers out of those who are left. They do a much better job for me today than they did historically. I'm benefiting in the cost that I'm able to get my product to market, and they are still providing jobs and they're still here. I'm essentially working with the very same carriers I worked with before deregulation. A few have changed, some have gotten bigger and stronger, but generally they're still there. I know there are some that aren't, but I think that would happen in any situation over time.

Mr. Benjamin: So you see no positive beneficial effects to your association if you regulate industries in transportation so that they're viable and they're going to be there tomorrow when you need them? Would you just throw it wide-open to whoever the hell wants to haul your stuff? A jungle, piracy, and what not, what they call independent transporters, who carry little or no insurance, cut corners, all that sort of stuff—is that what you want?

Mr. Smith: No, of course not. The carriers we work with carry insurance. They're safe carriers. They carry probably more insurance today than they carried in the past. That's just a function of the way society works. I think they're better and stronger than they were before. By the way, there is no one out there regulating the price of nickel so we are allowed to survive as a company. We've been dealing with that for a number of years and have learned how to live so far. By the way, we lost money both last year and this year—not lots, so hopefully we'll still be around. I think the transportation business and the carriers within it have to learn some of those skills as well.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I don't know how much time I have left. I don't want to abuse—

[*Traduction*]

M. Zier-Vogel: Oui, selon l'endroit où nous vendons notre métal. C'est certain.

M. Benjamin: Cela signifie-t-il que le prix était trop élevé auparavant?

M. Zier-Vogel: C'est possible. Tout dépend du prix qui a été fixé à un moment donné. Le prix du zinc, par exemple, a varié de 45 à 60c. tout au long de l'année. Nous ne contrôlons pas cette situation.

M. Benjamin: Vous appartenez à un bien gentil petit club. Vous devriez l'agrandir en lui confiant tous les autres manufacturiers.

En ce qui concerne la déréglementation, elle donne lieu à un gâchis: des sociétés aériennes font faillite, mettent fin à leurs activités; les deux grandes sociétés nationales accusent des pertes; les camionneurs canadiens ne peuvent pas se maintenir face à la concurrence des camionneurs américains. Vous réjouissez-vous du fait que ces gens ne puissent plus fonctionner d'une façon rentable, récupérer leurs coûts de production ou de service? Notre réseau de transport routier bat de l'aile depuis un an ou deux. N'en êtes-vous pas inquiet? Que voyez-vous de si avantageux dans la déréglementation? C'est elle qui a tout déclenché.

M. Wayne Smith (gérant, Trafic et Transport, INCO Ltd.): Nous constatons que la déréglementation a créé certaines difficultés à certains transporteurs. Cependant, ces derniers auraient peut-être été en difficulté de toute façon. Certains ont grandement profité des abandons des autres. Ils m'offrent aujourd'hui les meilleurs services que j'ai jamais vus. J'en profite au niveau des coûts pour commercialiser mon produit. Ces transporteurs continuent d'offrir des emplois et sont toujours en activité. J'utilise essentiellement les mêmes transporteurs qu'avant la déréglementation. Certains ont changé, certains ont pris de l'expansion et se sont renforcés, mais essentiellement, ce sont les mêmes. Il y en a bien qui sont disparu, mais je pense qu'ils étaient appelés à disparaître de toute façon.

M. Benjamin: Votre association ne voit donc aucun aspect positif à la réglementation des entreprises de transport de façon à ce qu'elles puissent rester rentables et être en mesure de continuer à vous offrir des services? Vous êtes prêts à avoir un système entièrement ouvert et à confier le transport de vos marchandises à n'importe qui? Vous êtes en faveur de la loi de la jungle, de la piraterie, des transporteurs indépendants, comme on les appelle, qui n'ont pas ou presque pas d'assurance, qui rognent sur les coûts etc.

M. Smith: Évidement pas. Nos transporteurs sont assurés. Ils sont sûrs. Ils ont probablement plus d'assurances aujourd'hui qu'ils en avaient par le passé. C'est la société qui l'exige. Ils sont plus forts que jamais. Soit dit en passant, personne ne réglemente le prix du nickel pour permettre à notre entreprise de survivre. Nous avons appris à vivre avec le système tel qu'il est. Qui plus est, nous avons essuyé des pertes tant l'an dernier que cette année—pas beaucoup, mais nous en avons fait quand même. Nous espérons pouvoir survivre. Les entreprises de transport et les transporteurs doivent apprendre à faire la même chose.

M. Benjamin: Je ne sais pas combien de temps il me reste, monsieur le président. Je ne veux pas abuser. . .

[*Text*]

The Chairman: You're in a deficit position, but that will not be unusual for you.

• 1555

Mr. Benjamin: Okay, I'll allow my colleague to proceed. I have a long list here.

I wanted to say to my friend from the International Nickel Company that when I was in grade 7 or 8, we were all given the assignment to write to different companies and get a sample of their product and all the information about them. I wrote International, all the way from Torrington, Alberta. I wrote and you guys sent me a little bar, a sample of nickel—I thought that was terrific—and a full explanation. I got full marks; I led the class on it. Thank you for that, if nothing else.

Mr. Smith: I think we contributed to your future.

Mr. Zier-Vogel: That was from a non-regulated company as well.

Mr. Atkinson (St. Catharines): Thank you, gentlemen, for appearing. In regard to the airlines, would you have a position on what's happening in the airline industry? Is that of any concern to the CMA? Would the airline situation be important to you?

Mr. Don Weirsma (Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association): Yes, the airline services are important to us from a point of view of passenger travel, and to some extent some freight travel, but it's not been a major focus for our policy. We have much more been involved in seeking the right policy for rail, marine, and highway, so we have not gone deeply into the airline industry policy.

Mr. Atkinson: Okay. In terms of railways, there are obviously some difficulties with the two major carriers, and it falls on Mr. Benjamin's question. Is this a function of the recession more than deregulation or what? Is it mismanagement? What's the cause of the difficulty with the railways?

Mr. Weirsma: Or both.

Mr. Atkinson: Or all three.

Mr. Zier-Vogel: Yes. Without question, it's been a tough time for railroads, as tough, I guess, as anyone else who participates in the economy. Rail demand, as you know, is a bit of a derived demand. If we don't make it, then they don't have anything to move. That goes without saying.

The important thing I've seen is that when the two railroads were allowed to compete against each other, we noticed substantial differences in the ways the railroads looked on our particular business. Who knows whether we're good, bad, or indifferent in the way we do our business? We found there was substantially more innovation with some railroads compared to others, both in Canada and in the United States. We saw it first in the United States because they deregulated earlier. They found other ways of running their businesses to cut their costs and keep them under control.

Noranda Minerals has gone through a substantial cost-cutting exercise over three years to reduce its costs by 10% in real terms. I don't know what the railroads have done. Obviously I'm not a railroader, but in our dealings with the

[*Translation*]

Le président: Vous avez dépassé votre temps, selon votre habitude.

M. Benjamin: D'accord, je vais laisser la parole à mon collègue. J'ai une longue liste.

Je voulais simplement dire à mon ami d'INCO que quand j'étais en 7e ou en 8e on nous avait donné comme devoir d'écrire à différentes sociétés pour qu'elles nous envoient un échantillon de leurs produits avec tous les renseignements. De Torrington en Alberta j'ai écrit à votre société. J'ai reçu en retour une petite plaque de nickel—j'ai trouvé cela extraordinaire—accompagnée de toutes sortes d'explications. J'ai eu la meilleure note de la classe. Pour ça, je vous en remercie.

M. Smith: Nous avons dû contribuer à votre avenir.

M. Zier-Vogel: En plus, c'était une entreprise non réglementée.

M. Atkinson (St. Catharines): Merci, messieurs, d'être venus. Que pensez-vous de ce qui se passe dans le domaine de l'aviation? Est-ce que cela vous concerne? La situation est-elle importante pour vous?

M. Don Weirsma (directeur des transports, Association des manufacturiers canadiens): Oui, les services aériens sont importants pour nous pour le transport des passagers et dans une moindre mesure pour le transport du fret, mais ce n'est pas un élément majeur de notre politique. Nous sommes beaucoup plus concernés par le transport par rail, par voie maritime et par route et nous nous intéressons donc un peu moins à la politique de l'industrie aérienne.

M. Atkinson: Très bien. En ce qui concerne les chemins de fer, il est évident que les deux principales sociétés connaissent des difficultés et M. Benjamin vient de nous en parler. Est-ce dû à la récession plutôt qu'à la déréglementation ou à quoi? Est-ce dû à une mauvaise gestion? Quelle est la cause des difficultés des chemins de fer?

M. Weirsma: Ou les deux.

M. Atkinson: Ou les trois.

M. Zier-Vogel: Oui. Il est indubitable que les chemins de fer traversent une période difficile, tout aussi difficile qu'elle l'est, je suppose, pour tous les agents de l'économie. Comme vous ne l'ignorez pas, la demande pour les chemins de fer dépend de la conjoncture économique. Si elle est mauvaise pour nous, elle est mauvaise pour eux puisque nous n'avons rien à leur faire transporter. C'est évident.

Nous avons constaté que dès que les deux compagnies ont commencé à se concurrencer, elles se sont comportées d'une manière très différente à notre égard. Elles ne se préoccupent plus de savoir si nos affaires marchent bien ou mal. Nous avons constaté que certaines compagnies étaient beaucoup plus novatrices que d'autres tant au Canada qu'aux États-Unis. Nous l'avons d'abord constaté aux États-Unis parce qu'ils ont déréglementé plus tôt. Les compagnies de chemin de fer ont adopté d'autres méthodes de gestion pour réduire leurs coûts et les contrôler.

Pendant trois ans Noranda Minerals s'est infligé un régime draconien pour réduire ses coûts de 10 p. 100 en valeur réelle. Je ne sais pas ce que les chemins de fer ont fait. Bien sûr je ne suis pas dirigeant de compagnie de chemin de fer, mais j'ai

[*Texte*]

railroad I have seen quite a bit of change in the way they've approached their business so they can reduce their costs and offer better service. As a result, since 1988 at one smelter in particular, our costs have dropped every year since 1988, and the service has improved. It's partially because they've found another way of running their railroad.

Part of the difficulty is due to the recession. That applies to a lot of people. Part of the difficulty, I think, is that some railroads have been more proactive in changing the way they do their business than others. Part of it is perhaps because of the regulatory regime they still work with. They are perhaps more capable of talking to that than I am.

• 1600

Mr. Atkinson: Does the debt and the general situation of the railways concern you—both major railways? If something should happen to them, what are you left with? Are you going to be left with one railway? That's something we're concerned about.

Mr. Zier-Vogel: Yes, we are. Our feeling about the railroads is that we want them to be healthy. Health is defined, as I understand for CP, perhaps more by their ability to raise funds to keep up the capital equipment that they have to pour in every year. Perhaps that is defined more by U.S. money markets or Canadian money markets than for CN, I'm not sure. There's no question that, as I understand the rail business, CP is certainly judged against the health of the other railroads in the United States, which are much more efficient, much more profitable for a variety of reasons.

As for CN, I'm not sure how they would fare right now as a private enterprise. I think it's fair to say that we support privatizing CN. I think in that way you will see a different railroad, a more efficient railroad. Perhaps the best testimony of all about that is the fact that CN has appreciated that it really has to lower the number of people it has on staff and is doing so in a rather large way.

Mr. Benjamin: They sure have.

Mr. Atkinson: What are we supposed to do as a government? The other day they announced they're going to have a billion-dollar deficit this year. They're already, as I recall, carrying a $2 billion debt. Are we to move in as a government again and recapitalize them? How are they going to compete as a private enterprise with that kind of debt to begin with?

Mr. Zier-Vogel: What did the government do with Air Canada before it turned private? Did the government not forgive the debt at some point and say now you're on your own? I'm not sure.

Mr. Atkinson: This is a different situation, though, because the debt is with outside agencies. That's a debt that's going to have to be repaid. Is the taxpayer going to have to pick it up and then go to a privatization if we go along with the recommendation? If you see what the markets are doing and our financial situation as a government, $3 billion is almost impossible.

Mr. Howard: What the privatization issue in the report demonstrates to me is that there are other ways than to have two railways continue to operate the way they have. In a deregulated environment I think the competition can be

[*Traduction*]

constaté dans nos contacts avec les chemins de fer un changement dans leurs pratiques commerciales visant à réduire les coûts et à améliorer le service. En conséquence, depuis 1988, pour une de nos fonderies en particulier, nos coûts ne cessent de diminuer chaque année et le service de s'améliorer. C'est en partie dû aux nouvelles méthodes de gestion des chemins de fer.

Les difficultés sont en partie dues à la récession et c'est pareil pour beaucoup de monde. À mon avis, les difficultés sont dues en partie au fait que certains chemins de fer ont changé leurs méthodes de travail beaucoup plus rapidement que d'autres. C'est peut-être aussi en partie dû à la réglementation à laquelle ils sont toujours assujettis. Ils sont peut-être mieux à même de vous en parler que moi.

M. Atkinson: Est-ce que l'endettement et la situation générale des chemins de fer vous inquiète—je veux parler des deux principales sociétés ferroviaires? Si quelque chose devait leur arriver, que vous resterait-il? Vous retrouveriez-vous avez une seule compagnie? C'est quelque chose qui nous inquiète.

M. Zier-Vogel: Oui. Nous souhaitons la bonne santé des chemins de fer. Pour le Canadien Pacifique, je crois que la bonne santé c'est pouvoir trouver tous les ans les fonds nécessaires pour entretenir son équipement. La réaction des marchés monétaires américains ou canadiens est donc peut-être plus importante pour le CP que pour le CN. Il ne fait aucun doute que la santé du CP est jugée sur la base de celle des chemins de fer américains qui sont beaucoup plus efficaces et beaucoup plus rentables pour toutes sortes de raisons.

Quant au CN, je ne suis pas du tout sûr du sort qui l'attendrait s'il était privatisé. Je ne vous cache pas que nous sommes favorables à sa privatisation. Je crois que la situation serait alors tout à fait différente, qu'il gagnerait en efficacité. Un signe encourageant est que le CN a fini par comprendre qu'il lui fallait absolument réduire ses effectifs et qu'il n'hésite plus à le faire.

M. Benjamin: Vous pouvez le dire.

M. Atkinson: Qu'est censé faire le gouvernement? La société vient d'annoncer un déficit d'un milliard de dollars pour cette année. Sauf erreur, son endettement est déjà de 2 milliards de dollars. Le gouvernement doit-il encore agir et injecter de nouveaux capitaux? Comment pourra-t-elle être concurrentielle dans le secteur privé en traînant une telle dette?

M. Zier-Vogel: Qu'a fait le gouvernement avec Air Canada avant de la privatiser? Le gouvernement n'a-t-il pas effacé sa dette et rendu sa liberté à la compagnie à un certain moment? Je ne suis pas sûr.

M. Atkinson: La situation est différente car il n'y a pas que des créanciers publics. Il faudra rembourser cette dette. Les contribuables vont-ils devoir rembourser cette dette avant de privatiser conformément à cette recommandation? Vu la morosité des marchés et notre situation financière, trouver 3 milliards de dollars est pratiquement impossible.

M. Howard: La question de la privatisation telle qu'elle est évoquée dans le rapport me prouve qu'il y a d'autres solutions que maintenir le statu quo de nos chemins de fer. Je crois que dans un milieu déréglementé, la concurrence peut être plus

[*Text*]

stronger or can be more creative. A path that could be followed in branch-line abandonments would really start to pinpoint whether a rail line in this case was for public interest or something that was commercially viable. Maybe we should start to explore some of those requirements and try to isolate whether this is a transportation cost, whether this is for public interest in a local area, and what area should actually bear the burden.

I would say that CN privatization would bear much more study, especially given its current debt issue. But there may be some opportunities for co-production with CP. There's been talk for at least ten years of having shared facilities on a northern route between Ottawa and North Bay, I believe, but nothing has come to fruition. There have been other discussions held lately. We have two major railway companies in this country, and some of the lines are really parallel to each other. There might be some opportunities there to be creative, to be more efficient. Let's get involved and then figure out a way so that both rail companies can try to make some money at it, but still provide the services to the shipper at a low cost.

Mr. Atkinson: What is important to you people? Is it the east-west lines or the north-south lines?

Mr. Zier-Vogel: I think it's both. We have east-west traffic, but certainly with NAFTA being a possibility in the near future there's more focus on the north-south traffic. Even under the FTA that has become evident, and the railways have certainly seen that. As our companies become more international, more global, the requirement for shippers would be to have more options in terms of where products will go. The markets will keep shifting for manufacturers. You have to be able to respond quickly to wherever that opportunity exists.

• 1605

Mr. Atkinson: I guess as a nation-state we see the difficulties the airlines are having, and one option is a monopoly for one airline. The railways are having difficulty. You tell me the north-south is important, as is east-west, but is there going to be a monopoly situation in there? In trucking, the bigger companies are the ones that are surviving. Is it going to be an integrated market and is there going to be competition with American carriers? We don't want cabotage. The Americans don't want that; they are fighting that. We hear of the truckers and their movements and the difference in interpretation. In Canada a movement may be from Toronto to Vancouver or repositioning and then down back into the States, whereas the Americans are more tightly controlled. Are we concerned about our own transportation industry here as a result of all these forces? I know it is going on all over the world, but obviously our ability as a nation-state to control our own transportation network is something that's important to us. This is what we are talking about.

[*Translation*]

forte ou plus créatrice. Il faudrait commencer par se demander si les lignes secondaires proposées à l'abandon servent l'intérêt public ou sont commercialement viables. Il faudrait faire le tri entre celles qui servent l'intérêt public et celles qui ne le servent pas et déterminer en cas de maintien qui devrait en assumer le coût.

A mon avis, la privatisation du CN mérite une étude beaucoup plus approfondie compte tenu tout spécialement de son endettement. Il reste la possibilité de coopération avec le CP. Cela fait au moins 10 ans qu'on parle d'utilisation de la même ligne pour la liaison entre Ottawa et North Bay, je crois, mais sans succès. Il y a eu d'autres discussions dernièrement. Notre pays compte deux compagnies de chemin de fer principales dont certaines lignes sont absolument parallèles. Il faudrait faire preuve d'un peu plus d'imagination pour être plus efficaces. Essayons de trouver un moyen permettant aux deux compagnies de chemin de fer de gagner leur vie tout en offrant des services à des prix abordables à leurs clients.

M. Atkinson: Qu'est-ce qui est important pour vous? Les lignes est-ouest ou les lignes nord-sud?

M. Zier-Vogel: Les deux. Nous avons du trafic est-ouest, mais avec l'avènement prochain de l'ALENA, le trafic nord-sud deviendra encore plus important. C'est déjà devenu évident avec l'ALE et les chemins de fer s'en sont certainement rendu compte. Nos compagnies devenant plus internationales, plus planétaires, les options pour l'expédition de nos produits vont se multiplier. Les marchés ne cesseront de changer. Il faudra pouvoir saisir rapidement toutes les occasions qui se présenteront.

M. Atkinson: Nous voyons les difficultés de nos compagnies aériennes et une solution est de donner le monopole à une seule. Les chemins de fer connaissent des difficultés. Vous me dites que les liaisons nord-sud sont importantes, tout comme les liaisons est-ouest, mais devrait-on envisager une situation de monopole? Pour le camionnage, ce sont les plus grosses sociétés qui survivent. Le marché va-t-il être intégré et y aura-t-il concurrence avec des transporteurs américains? Nous ne voulons pas de cabotage. Les Américains non plus. Ils sont contre. Nous savons ce que font les camionneurs et nous savons qu'il y a des divergences d'interprétation. Au Canada, un camionneur peut rallier Toronto à Vancouver, puis refaire le même parcours en sens inverse ou passer par les États-Unis, alors que l'Américain est beaucoup plus contrôlé dans ses itinéraires. Faut-il s'inquiéter de la pression de toutes ces forces sur notre industrie des transports? Je sais qu'il en va ainsi dans le monde entier, mais pouvoir en tant que nation contrôler notre propre réseau de transport me semble quand même important. C'est de cela qu'il s'agit.

[*Texte*]

Mr. Weirsma: I would like to pick up on the trucking part of your question. There are many viable trucking firms out there today. Some of those issues you identified, such as illegal cabotage and that type of thing—and I listened to the presentation from the Canadian Trucking Association last week, I saw it on TV on the rerun—were dealt with in the minister's task force in 1991-92. Certainly they are there.

It's an ongoing problem, but it isn't the thrust of the Canadian trucking business. I think there is a lot of evidence that deregulation in that industry dealt with overcapacity and the lack of creativity and initiative in terms of doing a better job at trucking—things like back-haul, things like not having designated routes, use of new equipment and that type of thing. These were just sitting on the back burner under a regulated environment. When the tariff was set there was no incentive to do something in their own business management to get more business. The tariff structure set it. So although it has focused on some of the problems in our industry, I think it has demonstrated that we have had to come this far to go the rest of the way.

Mr. Atkinson: Does it concern you that eventually we may not have transportation modes that are controlled in Canada? Is that a concern of yours? I know you want competition for the lower cost, but if it goes in that direction, do you just shrug your shoulders and say that as long as you have somebody to carry your goods, that's all you really care about?

Mr. Howard: I would say that I don't feel that we are going to get there at the exclusion of Canadian carriers. I feel there will always be an opportunity, but as restructuring occurs and as changes occur in the distribution pattern in our country and as changes occur in the global economy, we are going to have bigger players coming in. They may or may not be Canadian, but I believe that if you take a look at the Canadian marketplace and its relative size in the North American economy versus just south of the border, the U.S., one might say that we would have a better opportunity in getting into the U.S. than the U.S. carriers would have coming into Canada because of some of the lower concentration of people we have and our own geography and so on.

I am not really all that concerned that we have to make sure that we keep a Canadian major transportation initiative in each of the areas. The lines are blurring as well. If you take a look at the rail carriers, 75% of what they handle is bulk, yet their most significant growth area right now is intermodal, which was primarily the domain of truckers in the past. Truckers incurred on the rail market and most of the traffic has moved away from boxcars into a trucking market, which has now expanded and the railways have fought back with intermodal, and we have have the domestic container program in Canada.

I think these things go in cycles, so I am not really that concerned that it would be at the exclusion of Canadian major companies.

• 1610

The Chairman: Mr. Atkinson, your regular time has just about expired. Can we get back to you on a subsequent round?

Mr. Atkinson: Certainly, Mr. Chairman.

[*Traduction*]

M. Weirsma: J'aimerais répondre à votre question concernant le camionnage. Il y a aujourd'hui beaucoup de sociétés de camionnage viables. Certaines de ces questions dont vous avez parlé comme le cabotage illégal, ce genre de choses—et j'ai écouté le témoignage la semaine dernière de l'Association canadienne du camionnage, j'ai vu sa rediffusion à la télévision—figurait dans le mandat du groupe de travail ministériel de 1991-1992. Ces choses-là existent, c'est certain.

C'est un problème permanent, mais ce n'est pas le souci principal des camionneurs canadiens. Je crois que la preuve a été faite que la déréglementation dans cette industrie a mis en évidence les problèmes de surcapacité, le manque de créativité et d'initiative pour offrir un meilleur service—comme par exemple les retours à vide, les itinéraires fantaisistes, la vétusté du matériel, etc. Tous ces problèmes ont été laissés de côté tant que le milieu était réglementé. Une fois les tarifs fixés, rien n'incitait les compagnies à faire des efforts pour trouver d'autres clients. Le barème était en place. La déréglementation a mis en évidence certains problèmes et nous a montré que nous avions encore beaucoup de chemin à faire.

M. Atkinson: Ne craignez-vous pas que nous ne finissions par ne plus contrôler nos propres modes de transport au Canada? Cela ne vous inquiète-t-il pas? Je sais que pour vous, la concurrence signifie un moindre coût, mais si cela va jusque-là, cela vous importe-t-il peu du moment que quelqu'un continue à transporter vos produits. C'est tout ce qui vous intéresse?

M. Howard: Je ne pense pas que nous en arriverons là aux dépens des transporteurs canadiens. Ils auront toujours leur place, mais l'évolution des réseaux de distribution dans notre pays, l'évolution de l'économie planétaire entraînera des restructurations favorisant les grosses entreprises. Elles seront ou non canadiennes, mais je crois qu'il suffit de considérer le marché canadien et sa taille relative dans l'économie nord-américaine, comparée à celle du marché des États-Unis, pour se rendre compte que les chances de nos transporteurs de pénétrer le marché américain sont supérieures à celles des transporteurs américains de pénétrer le Canada à cause de notre densité démographique plus faible, de notre géographie, etc.

Je ne vois pas vraiment la nécessité d'insister pour que dans chaque domaine de transport il y ait une grosse compagnie canadienne. Les lignes de partage sont déjà très floues. Prenez le chemin de fer. Soixante-quinze pour cent de ce qu'il transporte est du vrac, et pourtant, son secteur de croissance le plus important actuellement est celui du transport intermodal qui, jusqu'à présent, était le domaine de prédilection des camionneurs. Ces derniers se sont emparés de la majorité des marchandises en wagons fermés, le chemin de fer a contre-attaqué en offrant des services intermodaux qui ont été suivis par le programme de transport par containers.

Ce sont des cycles et je n'ai pas vraiment d'inquiétude pour les grosses sociétés canadiennes.

Le président: Monsieur Atkinson, votre temps de parole est terminé. Voulez-vous attendre le deuxième tour.

M. Atkinson: Certainement, monsieur le président.

[*Text*]

The Chairman: Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you, Mr. Chairman.

Thank you for coming. I'm sorry that life around here sometimes makes it difficult to be in more than one place at a time, but it does require it. I missed your presentation, but I have had an opportunity to look at some of the issues you have raised.

I wanted particularly to ask you about the policy on short lines. I think you have said you believe a policy should be urgently—I think the word is—written. How would you see that developing policy coming together? Who should take responsibility for it? What consultative process do you think should be pursued? How do you see that coming about?

Mr. Weirsma: I'll take a stab at that. Presently, our major railroads are controlled federally, and some small railroads are controlled by provincial jurisdiction. Looking at our potential for short-line railways in Canada, many will be operating in provinces, as the ones we have in place do. It has been the experience, I believe, of those who have started in that type of railway business that it has been difficult to get a fast response from provincial authorities. I guess part of that arises from the fact that there just was not legislation in place.

Recently, there was a conference in Toronto that focused on this whole area of short-line railways, and it was made very clear that there has to be a lot of updating done in this area and that whatever provinces do in their updating of this type of regulation legislation, it does not run in conflict with what is already in the provinces. It was pointed out in that conference that in the United States, for instance, they are able to get much of these approvals done in one shopping trip, if you will, in Washington. Whatever policy is developed, I guess the urgency of it is that it meet the demands of the marketplace and that there isn't protracted time lost in terms of getting approvals and getting funding, which will discourage the potential investors.

The Province of Nova Scotia, we understand, is very much focusing on updating their legislation, and perhaps Transport Canada could take the initiative to be in touch with all the provinces and see exactly what they are planning in this area. We may end up with a situation that is akin to trucking, where we have extra-provincial and inter-provincial, and it has given us a lot of problems. In some cases, we have harmonized, but it has caused a lot of difficulties and it has been at a cost to the shipper and the carrier.

I guess we would say don't work in isolation. Make sure that there is good communication between the transportation ministries at the federal level and at the provincial levels.

Mr. Manley: Can I presume from that that you would be content with a harmonization of the labour legislation as well?

Mr. Weirsma: That has come up in Ontario very recently. Bill 40 has put a constraint in terms of operational requirements for short-line railways in a succession of labour laws. That is an area that is very much in focus right now. We don't have all the answers to that.

[*Translation*]

Le président: Monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus. Je regrette qu'ici la vie nous rende parfois difficile d'être à plusieurs endroits à la fois, mais c'est nécessaire. J'ai raté votre exposé, mais j'ai pu lire certains de vos commentaires.

Je tenais tout particulièrement à vous poser une question concernant la politique des lignes courtes. Vous dites, je crois, qu'une politique dans ce domaine est urgente. Comment faudra-t-il procéder? Qui devrait en assumer la responsabilité? Quel genre de consultations devrait-il y avoir? Comment voyez-vous la chose?

M. Weirsma: Je vais essayer de vous répondre. Actuellement. Nos principales compagnies de chemin de fer sont contrôlées par le fédéral et certaines petites entreprises sont contrôlées par le provincial. Si on considère le potentiel des petites lignes de chemin de fer au Canada, il est évident que leur territoire est avant tout provincial. Je crois que les exploitants de ces lignes se plaignent surtout de la lenteur des autorités provinciales. C'est en partie dû à l'absence, je suppose, de législation.

Dernièrement, il y a eu une conférence à Toronto consacrée à ces petites lignes de chemin de fer et il a vite été démontré qu'un travail d'actualisation législative était nécessaire dans ce domaine, mais qu'il fallait prendre garde à ce que la réglementation provinciale n'aille pas à l'encontre de ce qui existe déjà. Il a été signalé lors de cette conférence qu'aux États-Unis, par exemple, il suffisait d'aller à Washington, il suffisait donc d'une seule démarche, pour obtenir les approbations nécessaires. Quelle que soit la politique proposée, il faut absolument qu'elle réponde aux demandes du marché et que les délais d'approbation et de financement soient minimes pour ne pas décourager les investisseurs potentiels.

Nous croyons savoir que la Nouvelle-Écosse est sur le point d'actualiser sa législation et il serait peut-être bon que Transports Canada prenne l'initiative de contacter toutes les provinces pour déterminer exactement leurs intentions dans ce domaine. Nous risquons de nous retrouver dans une situation analogue à celle du camionnage avec des règles différentes pour les transports intra et extraprovinciaux qui sont sources de problèmes infinis. Dans certains cas, nous sommes parvenus à une certaine harmonisation, mais au prix de nos nombreuses difficultés onéreuses pour les expéditeurs et les transporteurs.

Notre conseil est simple: ne travaillez pas chacun de votre côté. Assurez-vous de l'existence de bonnes communications entre les ministères des Transports fédéral et provinciaux.

M. Manley: Puis-je en déduire qu'une harmonisation de la législation du travail vous satisferait également?

M. Weirsma: Le problème s'est posé tout dernièrement en Ontario. Le projet de loi 40 impose toute une série de contraintes en matière de législation du travail aux petites lignes de chemin de fer. C'est un problème très actuel. Nous n'avons pas toutes les réponses.

[*Texte*]

• 1615

Again, we need a policy there that encourages that kind of investment in short-line railways because that would appear to be, by example in the U.S., a way out of our rail difficulties: maintain access for shippers who do not have good alternatives in terms of another mode, but it can be competitive in terms of an operational cost base.

Mr. Manley: The allegation has been made that in essence the freedom to short-line without successor rights in the labour legislation is an attempt to require the labour cost component to bear the brunt of a need to make the line profitable. In fact, in the specific context of the Sydney-Truro situation, labour groups have argued that that line was profitable for CN and the motivation for short-lining it, exempting it from the Canada Labour Code and getting it under Nova Scotia labour law was not to save the line but in fact to make it even more profitable for a private operator than it had been for CN; in other words, the whole cost issue being passed on to labour. Is that a fair characterization?

Mr. Howard: I think the issue with short lines and abandoning lines right now that are viewed as commercially not viable really has to do—I don't think it is specifically a labour issue. I think if you take a look at the whole capital investment in this industry, there are a number of lines that are drastically under-utilized in Canada. We have to figure out a way to make them more productive, or we have to get more efficient at it.

It is generally true that if it is turned into a short line, the cost components are different, but I would say labour is only one component and I wouldn't say that it would be the driving force—in my experience, it wouldn't be the driving force to start abandoning these lines. I think there are other costs that change as well when that happens.

Mr. Smith: If you take the Nova Scotia example, I believe you will find that there were probably comments made about sections of railway that no longer exist in Nova Scotia, along similar lines. So we have to come to grips with whether we have that as a concern, and of course it is one, but we can take it to the point where the line is no longer there, period, which happens to exist now in Nova Scotia, and there are shippers who no longer have an alternative in the rail mode. We can sit and argue and talk and think about that forever, and the rail will be taken up and the ties will become landscaping and the steel will go for scrap.

I recognize it has to be dealt with, but I think we ought to do it quickly and think about that quickly.

Mr. Benjamin: If they can't make a buck, why should they do it?

Mr. Smith: That's right.

Mr. Zier-Vogel: Please remember the experience of Conrail, which, as you may or may not know, was really created by the U.S. government, and it was an amalgamation of a number of bankrupt railroads that ended up in the government's

[*Traduction*]

Encore une fois, il faut une politique qui encourage ce genre d'investissement dans les petites lignes, car il semblerait, à en juger par l'exemple américain, que c'est une solution au problème du rail qui permet d'assurer un accès aux expéditeurs qui n'ont pas vraiment d'autres modes de transport à leur disposition tout en assurant la concurrence en matière de coûts.

M. Manley: Certains prétendent que la création de ces petites lignes que la législation du travail exempte des obligations contractées par l'employeur précédent vise simplement à en faire assumer la rentabilité par les employés qui perdent leurs droits acquis. En fait, dans le cas de la ligne Sydney-Truro, les syndicats ont affirmé que la ligne était rentable pour le CN et que son motif pour la transformer en petite ligne, l'exemptant ainsi du Code canadien du travail et la faisant relever de la législation du travail néo-écossaise, n'était pas de la sauver, mais de la rendre encore plus rentable qu'elle ne l'avait été pour le CN pour un éventuel exploitant privé. En d'autres termes, c'était les employés qui en assumaient les frais. C'est une exagération?

M. Howard: Je crois que la question des petites lignes et de l'abandon de certaines lignes qui ne sont pas considérées comme étant commercialement viables n'a pas vraiment grand-chose à voir—je ne pense pas qu'on puisse la résumer à une simple question salariale. Il suffit de considérer l'ensemble des investissements dans cette industrie pour comprendre qu'un certain nombre de lignes sont dramatiquement sous-utilisées au Canada. Il faut trouver le moyen de les rendre plus productives, de les utiliser plus efficacement.

Il est vrai que, d'une manière générale, les coûts pour une petite ligne sont différents, mais je dirais que la main-d'oeuvre n'est qu'un élément et, à mon avis, ce n'est pas lui—je l'ai constaté—qui précipite l'abandon de ces lignes. Cette transformation de statut entraîne d'autres coûts.

M. Smith: Si vous vous intéressez à cet exemple néo-écossais, il y a d'autres tronçons qui ont complètement disparu au sujet desquels les mêmes arguments avaient été mis de l'avant au moment de leur abandon. C'est peut-être vrai, bien sûr, c'est un problème, mais le risque est de nous retrouver sans lignes du tout, comme c'est le cas actuellement dans certains coins de la Nouvelle-Écosse où l'on ne peut plus rien faire transporter par chemin de fer. Nous pouvons y réfléchir et en discuter jusqu'à ce que les traverses soient recouvertes d'herbe et que les rails aient été vendus à la ferraille.

J'admets le problème, mais il faut le régler au plus vite.

M. Benjamin: Si cela ne leur rapporte rien, pourquoi le feraient-ils?

M. Smith: Exactement.

M. Zier-Vogel: Il ne faut pas oubliez l'expérience de Conrail qui, comme vous le savez peut-être, a été en réalité créée par le gouvernement américain. C'était l'amalgame d'un certain nombre de sociétés ferroviaires en faillite dont le

[*Text*]

lap years ago. It was Penn Central, an Illinois railroad, Rhode Island, and whatever. The problem with that railroad apparently was that it was killed by its branch lines. They had a very strong union agreement. In fact, I believe the predecessor to Conrail—Penn Central perhaps—had a deal with its union members that if they were laid off, they would be paid for life, and so on. The U.S. government found that the only way to make it work, as I understand, was to create Conrail, to back away from that particular labour agreement and to get rid of the branch lines and short-line them, the ones that could be paid to work under different cost structures. The rest that couldn't were literally abandoned.

I guess our biggest concern is that it is not up to us to say whether a railroad can make money on any lines that serve any of the plants that Noranda is on. The railroad is going to have to do that because we don't want anybody else telling us how to make metal. If they can't make a go of it on lines that our plants are on, we are going to have to find another way of moving our product. By and large, we can do that with trucks. We can even move concentrate by trucks in the order of 800,000 tonnes a year if we have to in some locations.

• 1620

The really big fundamental thing that we face is what we do with the sulphuric acid, because we make an awful lot of that and we do not want to put that on trucks on the highways. It becomes a big issue to us then of railroad viability because it has broader implications both for us and the general community.

We would like to see railroads healthy. I think it's fair to say that if a railroad thinks it cannot make money on a particular line, then give it to someone else and let someone else try to make money on that line.

Mr. Manley: Before I forget about it, I would like to ask whether you would be willing at some point to forward to us an outline of what you think that short-line policy should be that we are asking for.

In response to that, this really goes to the issue of... To what extent do we need to be committed to the survival of a transportation industry on its own, and to what degree do we need to seek policies that moderate the effect that the market may otherwise have on that sector? In other words, the example you give me with respect to the need for rail to transport sulphuric acid...I presume by your comment that you are not prepared to pay any price to have the rail do that; otherwise, the question of liability wouldn't arise. Just in terms of economic theory, it is not enough to say transportation is a mature sector of the Canadian economy now; it has to let the marketplace determine who can and who can't survive. There is a good in the case of your company—the need to transport a particular by-product—that is served by the preservation of an industry, even though market forces on their own, without other moderation, could result in the failure of that part of the sector.

Now, does that not lead you to conclude—and you could transfer that, and maybe I will do that, to the airline industry. You say if you leave competition totally on its own, absent any intervention by a competition tribunal, economic theory tells you

[*Translation*]

gouvernement avait fini par hériter il y a des années. Il y avait le Penn Central, un chemin de fer de l'Illinois, un autre de Rhode Island, etc. Apparemment, c'étaient ces lignes secondaires qui avaient tué ce réseau. Ils avaient une convention collective en béton. En fait, je crois que le prédécesseur de Conrail—Penn Central peut-être—avez accordé aux syndiqués la rémunération à vie même en cas de licenciement. Le gouvernement américain avait conclu que le seul moyen de s'en sortir, d'après ce que je crois savoir, c'était de créer Conrail, d'abroger la convention collective et de se débarrasser des lignes secondaires pour les transformer en petites lignes, de transformer celles qui pouvaient être rentabilisées sous une structure différente. Les autres ont été purement et simplement abandonnées.

Ce n'est pas à nous de déterminer si une compagnie de chemin de fer peut gagner de l'argent sur les lignes qui desservent nos usines. Nous en laissons le soin à la compagnie de chemin de fer tout comme nous ne laissons à personne le soin de nous dire comment faire du métal. Si les lignes qui desservent nos usines ne sont pas rentables, il nous faudra trouver un autre moyen pour transporter nos produits. Nous pouvons le faire sans trop de problèmes par la route. Dans certains endroits, nous pouvons même faire transporter près de 800 000 tonnes de concentré par camion et par année.

Le gros problème pour nous, c'est l'acide sulfurique. Nous en produisons énormément et nous ne voulons pas le faire transporter par camion. La viabilité des chemins de fer dans ce cas revêt pour nous et pour la collectivité une grande importance, car elle a des implications beaucoup plus vastes.

Nous souhaitons la viabilité des chemins de fer. Si une compagnie estime ne pas pouvoir rentabiliser une certaine ligne, qu'on la donne à une autre pour qu'elle s'y essaie.

M. Manley: Avant que je n'oublie, seriez-vous prêt à nous communiquer les grandes lignes de cette politique que vous préconisez pour les petites lignes?

En fin de compte, il faut nous demander si la survie de notre industrie des transports est vraiment indispensable et si des politiques modérant les effets du marché sur ce secteur sont tout aussi indispensables? En d'autres termes, vous m'avez cité l'exemple de la nécessité du chemin de fer pour transporter l'acide sulfurique... Je suppose que vous n'êtes pas prêts à payer n'importe quel prix pour que le chemin de fer assure ce transport; autrement, la question de la viabilité ne se poserait pas. En simples termes économiques, il ne suffit pas de dire que les transports sont un secteur adulte dans l'économie canadienne d'aujourd'hui. C'est le marché qui décide de la vie des uns et de la mort des autres. Il y a un bien dans le cas de votre compagnie—la nécessité de transporter un produit dérivé particulier—qui est servi par la préservation d'une industrie, même si les forces du marché d'elles-mêmes, sans autre facteur de modération, pouvaient entraîner la disparition de ce secteur.

Cela ne vous incite-t-il pas à conclure—et on pourrait l'appliquer, ce que je ferais sans doute, à l'industrie aérienne. Selon vous, si on laisse totalement libre cours à la concurrence sans intervention aucune d'un quelconque tribunal de la

[*Texte*]

that a duopoly is inherently unstable and will lead to a monopoly. If you think that a good for the economy and for society is to have competition in that marketplace, you may have to find a means of intervening or regulating, to use the bad word, in that market in order to ensure that the other good, i.e. competition, survives.

Given those two examples, are you really confident that you can say that deregulation as an end in itself is the satisfactory approach to the needs of the Canadian economy?

Mr. Howard: I think you probably have to take a look at the mode in deregulation. The airline duopoly in the situation we have in the airline industry right now, I think, is a very special case. I think it is a different case than the sulphuric acid example that was given.

I believe if we take a look at the public interest and the use of some of the infrastructure for public interest or public good, there should be a way that we could pinpoint who is paying for it. Is it for Noranda's good? Is it for the municipality's good? Is it for a province's good? Is it for all Canadians' good? There are different levels there. Maybe Noranda should be paying for a portion of that line. Maybe it should be in the public interest for that municipality or for that province. It certainly, in my view, shouldn't be put into the cost for everyone to pay in that particular instance, and we have a lot of these examples around. I'm sure Ed has his instance of moving acid around, and someone else would have an interest in a specific area of the country for some other reason.

I think your first question was, how would you go about bringing all the parties to the table and who should you consult with in order to do this? I think strategically there has to be some sort of position developed as to what are strategic lines for public good and what are strategic lines for a transportation company. Is there a difference between what CN and CP see in terms of their lines for commercial viability and what they might see in terms of abandoning because they're commercially not viable? Then it goes to a second tier. Who thinks they are in the public interest? Can we take a look at those people and go through a process like that? It would be a long and arduous process, and I haven't got details and I haven't got a plan of how that would go, but I would say that would be the guiding principle.

• 1625

The Chairman: Mr. Manley, we'll have to move on now. Mr. Benjamin has a couple of questions. We're falling behind our schedule here, so I'd ask you to be as brief as you can, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman.

My first one, for the benefit of the committee, is to the gentleman from Noranda. You made the statement that Noranda does absorb part or some—in some cases maybe all, I don't know—of the transportation costs in the price of your product. Would you be good enough to provide this committee with detailed documents, material. . .? I always take a man at his word, but I would appreciate it if you could prove it.

Mr. Zier-Vogel: I understand.

[*Traduction*]

concurrence, la théorie économique veut que les duopoles soient intrinsèquement instables et aboutissent à des monopoles. Si on pense que la concurrence sur ce marché est bonne pour l'économie et pour la société, il peut s'avérer nécessaire de trouver le moyen d'intervenir ou de réglementer—pardonnez-moi ce gros mot—pour garantir cette concurrence.

Sur cette base, êtes-vous vraiment certain de pouvoir dire que la déréglementation est une réponse satisfaisante aux besoins de l'économie canadienne?

M. Howard: Je crois qu'en matière de déréglementation il faut faire la distinction entre les divers modes de transport. Notre duopole aérien est un cas très spécial. Il n'a pas grand chose à voir avec notre exemple d'acide sulfurique.

Je crois que si l'on considère l'intérêt public et l'utilisation de certaines des infrastructures pour le bien public, il devrait y avoir moyen de déterminer qui devrait en assumer le coût. Est-ce pour le bien de Noranda? Est-ce pour le bien de la municipalité? Est-ce pour le bien de la province? Est-ce pour le bien de tous les Canadiens? Il y a plusieurs niveaux en jeu. Noranda devrait peut-être assumer une partie du coût de cette ligne. Du point de vue de l'intérêt public, il serait peut-être bon que la municipalité ou la province en assume une partie. En l'occurrence, à mon avis, le coût devrait être partagé. Il y a beaucoup d'exemples de ce genre. Ed nous a cité le cas du transport de l'acide et je suis sûr que d'autres personnes ont des exemples particuliers pour une raison ou pour une autre.

Je crois que vous avez commencé par me demander comment faire pour amener tous les intéressés à la table de négociation et qui faudrait-il consulter? Je crois que, pour commencer, il faudrait faire la distinction entre les lignes stratégiques pour le bien public et les lignes stratégiques pour les compagnies de transport. Le CN et le CP ont-ils une conception différente de la viabilité commerciale de leurs lignes et des critères différents pour l'abandon de lignes non rentables commercialement? A un deuxième niveau, qui juge que ces lignes servent un intérêt public? Pouvons-nous faire ce genre de choses avec ces gens-là? Ce serait un travail long et ardu et je n'ai ni plan ni détail, mais disons que ce serait le principe directeur.

Le président: Monsieur Manley, nous allons devoir enchaîner. M. Benjamin a quelques questions à poser. Nous sommes déjà en retard et je vais donc vous demander d'être aussi bref que possible, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président.

La première question que je voudrais poser au nom du comité s'adresse aux représentants de Noranda. Vous dites que Noranda absorbe en partie—et peut-être même en totalité dans certains cas, je ne sais pas—les frais de transport dans le prix du produit. Auriez-vous l'obligeance de nous donner à ce sujet des documents détaillés, des précisions. . .? Je crois toujours les gens sur parole, mais j'aimerais bien avoir des preuves.

M. Zier-Vogel: Je comprends.

[*Text*]

Mr. Benjamin: The cost of your product and where you ever absorbed the transportation costs, any part or all of it, for any region of the country, or particular customers, or international traffic, or whatever. . . If you can show that to us on paper, then you have some lessons for a bunch of other outfits to learn.

Mr. Zier-Vogel: I'm not sure what the lesson is.

Mr. Benjamin: The lesson is that you don't pass on—I have to see this to believe it, I'm sorry—all the costs of your transportation to those who consume your product. In my experience with business, anybody who doesn't have a cost recovery in their pricing system isn't going to last long.

Mr. Zier-Vogel: I understand that. The trick is to survive, given whatever the competition might be. Clearly, if we could get all of it, we would. In many cases, we can't because the next guy is down the road and he is a little closer to the particular customer that we face.

Mr. Benjamin: What you're saying is that in many cases you have no choice.

Mr. Zier-Vogel: Yes.

Mr. Benjamin: Well, so much for your little free enterprise there. It's neither free nor enterprising.

Mr. Zier-Vogel: It's competitive.

Mr. Benjamin: Okay. You said something about monopolies, collectively. I forget which one of you raised this, but it doesn't matter. Two questions. One, would you agree that there are good and bad monopolies? I will illustrate. When Trans-Canada Airlines had all the transcontinental air business in Canada, they were strictly regulated as to their fares, routes, number of flights, etc., and they had to come and justify them before a public commission before they could implement them. They had a monopoly, a good monopoly or not.

The second point is, would you not agree that when you want to privatize CNR, I presume you mean that there will be two private competing railroads. First, can you tell me who the hell would buy the thing at this point, unless they've lost their marbles? Would you guys mind getting into the world of reality? They're losing money. When you're talking about branch lines and railway operations. . .you guys think you know something about railroading; I worked on them.

Mr. Howard: So did I.

• 1630

Mr. Benjamin: I think I know something about it.

When you talk about branch lines, privatizing CNR. . . The taxpayers have paid over $3 billion since it was started, bailing out bankrupt private-enterprise railroads. Don't give me that horse shit. Don't ask the Canadian public to go back to doing what was being done before. It was a total disaster.

Would you agree that any kind of transportation, whether it's privately or publicly owned, is a public utility that everybody has to use, both directly and indirectly, and should be treated as such and regulated as such? Come off it, you guys. You're not in the 1890s or the First World War period or the 1920s. The public learned their lesson the hard way a lot of years ago. Why would you want us to regress?

[*Translation*]

M. Benjamin: Si vous pouviez nous mettre par écrit le coût de votre produit et les détails du montant des frais de transport absorbés pour une région donnée ou pour des clients particuliers, ou pour le transport international ou je ne sais quoi, vous aurez quelques leçons à donner à pas mal de gens.

M. Zier-Vogel: Je ne vois pas très bien de quelle leçon vous voulez parler.

M. Benjamin: La leçon, c'est que vous ne répercutez pas, désolé, mais je veux le voir pour le croire—tous les frais de transport de vos marchandises jusqu'à vos clients. D'après de ce que je connais du monde des affaires, quiconque ne récupère pas les coûts dans son prix ne dure pas longtemps.

M. Zier-Vogel: Je comprends. Ce qu'il faut, c'est survivre face à la concurrence. Naturellement, si nous pouvions tout récupérer, nous le ferions. Bien souvent, ce n'est pas possible, parce que nous avons un concurrent plus proche du client que nous.

M. Benjamin: Vous dites que bien souvent vous n'avez pas le choix.

M. Zier-Vogel: C'est vrai.

M. Benjamin: Dans ce cas, nous pouvons faire une croix sur votre petite libre entreprise. Il n'y a ni liberté ni entreprise.

M. Zier-Vogel: Il n'y a que la concurrence.

M. Benjamin: Bon. Vous avez parlé collectivement des monopoles. Je ne sais plus lequel d'entre vous, mais cela n'a pas d'importance. J'ai deux questions. Premièrement, convenez-vous qu'il y a de bons et de mauvais monopoles? Je m'explique. Quand Trans-Canada Airlines assurait la totalité des transports transcontinentaux au Canada, ses tarifs, ses itinéraires, nombre de vols, etc étaient rigoureusement réglementés et la compagnie était tenue de les justifier auprès d'une commission publique avant de les appliquer. Elle disposait d'un monopole, bon ou mauvais.

Deuxièmement, quand vous parlez de privatiser le CN, vous voulez dire qu'il va y avoir deux compagnies ferroviaires en concurrence, n'est-ce pas? Alors premièrement, pouvez-vous nous dire qui serait prêt à acheter cette compagnie maintenant, à moins d'être complètement cinglé? Revenez un peu sur terre. Vous avez une compagnie qui perd de l'argent. Vous parlez d'embranchements et d'exploitation des chemins de fer. . .vous croyez que vous vous y connaissez en matière de chemin de fer; moi, j'ai été de la partie.

M. Howard: Moi aussi.

M. Benjamin: Je pense que j'en connais un rayon sur la question.

Vous parlez d'embranchements, de privatisation du CN. . . Les contribuables ont déjà payé plus de 3 milliards depuis le début pour renflouer des compagnies ferroviaires en faillite. Ne me racontez pas de boniments. N'allez pas demander aux Canadiens de recommencer la même chose. Cela a été un fiasco total.

Reconnaissez-vous que toute forme de transport, qu'il s'agisse d'une entreprise privée ou publique, constitue un service public donc tout le monde a besoin directement et indirectement et doit être traitée et réglementée comme tel? Revenez sur terre, les gars. Nous ne sommes plus dans les années 1890 ou à l'époque de la Première Guerre mondiale ou dans les années vingt. Le public a appris sa leçon de la manière forte il y a des années. Vous voudriez qu'on revienne en arrière?

[*Texte*]

Mr. Howard: You've asked a lot of questions there. Let me try to answer some of them.

Mr. Benjamin: Well, I was trying to be sneaky on the chairman.

Mr. Howard: You got a few of them in there. On your comments on CN and it costing the taxpayers of Canada over $3 billion, last year alone, in their fiscal year, it was over a billion dollars. So I think what we're looking at, if we're saying let's get out from under that, because I don't know whether it will be another billion this year or another billion after that—

Mr. Benjamin: What did CP cost their shareholders?

Mr. Howard: Your other question was, will there be two competing railroads? Well, potentially, there could be.

I don't know the answer to your last question as to who would buy them. Would it be a Canadian carrier? Would it be broken up into several different carriers? Would it be a U.S. carrier? Could it be someone from the Far East? I really don't know. But I think it would open things up and it may lead to better competition and a more profitable environment for the railways, while being more service conscious for the shippers.

The Chairman: We have to move on, Mr. Benjamin. Mr. Manley, do you have anything further?

Mr. Manley: No, thank you.

The Chairman: We are running about 15 minutes behind schedule. As an old railroader, I'm sure you would appreciate that that's very critical to—

Mr. Benjamin: Not old; older.

The Chairman: A senior railroader; I'll put it that way.

Mr. Benjamin: I would be delighted if we could have these gentlemen back some day and take the whole afternoon, with no other witnesses.

Mr. Howard: You would?

Mr. Benjamin: I would love it. I still have half my list here.

The Chairman: We'll have it in the railway committee room, with television sets and the whole thing.

Thank you, gentlemen, for being with us. Your comments and of course your brief have been duly noted, and we do appreciate your interest in appearing before the committee.

Mr. Benjamin: A further point of order. Did the honourable gentleman from Noranda say that he would supply us with that information?

Mr. Zier-Vogel: I'm not sure I have the authority to do that from my company, but if I do, I will.

Mr. Benjamin: You made a statement on behalf of your company.

Mr. Zier-Vogel: I made a statement as—

Mr. Benjamin: Well, back it up.

Mr. Zier-Vogel: Again, I have to be careful that I am allowed to do that by my company, but to the extent that I can, I will.

[*Traduction*]

M. Howard: Cela fait beaucoup de questions. Je vais essayer de vous donner quelques réponses.

M. Benjamin: J'ai essayé de fureter le président.

M. Howard: Vous avez réussi à passer quelques questions. Vous dites que le CN a coûté plus de 3 milliards de dollars aux contribuables du Canada. Rien que pour l'année dernière, son exercice leur a coûté plus d'un milliard de dollars. Par conséquent, si nous disons qu'il faut en sortir, car je ne sais pas si cela va encore coûter un milliard de plus cette année et un milliard encore après. . .

M. Benjamin: Combien le CP a-t-il coûté à ses actionnaires?

M. Howard: Votre deuxième question était de savoir s'il y aurait deux compagnies ferroviaires en concurrence. C'est une possibilité.

Je n'ai pas la réponse à votre dernière question qui était de savoir qui les achèterait. Est-ce que ce serait un transporteur canadien? La compagnie serait-elle découpée entre plusieurs transporteurs? Est-ce que ce serait un transporteur américain? Est-ce que cela pourrait être quelqu'un de l'Extrême-Orient? Franchement, je ne sais pas. Je pense cependant que ce serait une ouverture qui permettrait de relancer la concurrence et de faire fonctionner les chemins de fer dans un contexte plus rentable en assurant un meilleur service aux expéditeurs.

Le président: Monsieur Benjamin, nous devons avancer. Monsieur Manley, vous avez autre chose à dire?

M. Manley: Non, merci.

Le président: Nous avons environ un quart d'heure de retard. En tant que vieux routier des chemins de fer, vous comprendrez certainement qu'il est vital de. . .

M. Benjamin: Pas vieux, ancien.

Le président: Ancien des chemins de fer, soit.

M. Benjamin: J'aimerais bien pouvoir retrouver ces messieurs un autre jour et leur consacrer tout l'après-midi sans autres témoins.

M. Howard: Vraiment?

M. Benjamin: Cela me ferait très plaisir. Il me reste encore la moitié de ma liste ici.

Le président: Nous ferons cela dans la salle du Comité des chemins de fer, avec la télévision et tout le bataclan.

Merci, messieurs, d'être venus nous rencontrer. Nous avons pris bonne note de vos commentaires et de votre mémoire naturellement, et nous vous sommes reconnaissants d'avoir comparu devant nous.

M. Benjamin: Je voudrais faire encore un rappel au Règlement. L'honorable représentant de Noranda s'est-il engagé à nous fournir ces informations?

M. Zier-Vogel: Je ne suis pas sûr d'y être habilité par ma compagnie, mais si c'est le cas, je le ferai.

M. Benjamin: Vous avez fait une déclaration au nom de votre compagnie.

M. Zier-Vogel: J'ai fait une déclaration en tant que. . .

M. Benjamin: Alors, justifiez-la.

M. Zier-Vogel: Je vous le répète, je dois m'assurer que ma compagnie m'y autorise, mais si c'est le cas, je vous fournirai ces informations.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Here we go again. What do you have to hide?

The Chairman: Thank you, gentlemen.

Our next witness this afternoon is from Railtex. Mr. Bruce Flohr, President of that organization, is with us. Welcome, Mr. Flohr. We appreciate your appearance before the committee this afternoon.

The committee has been provided with a copy of a brief that Mr. Flohr intends to deliver this afternoon. Mr. Flohr, you've been in attendance during the previous hearings, so I would ask you to lead right in with your presentation. We have approximately three-quarters of an hour to deal with your brief.

• 1635

Mr. Bruce Flohr (President, Railtex): Thank you very much, Mr. Chairman. Rather than reading through my full presentation, I thought I'd just highlight certain parts of it.

I'm the president of Railtex. Currently we operate 21 feeder railroads. One of those railroads is a railroad that operates in Ontario. Our company has also been selected by Canadian National to acquire the trackage between Truro and Sydney, Nova Scotia, which was a discussion earlier here this afternoon. We also have four people working full time on acquisitions. We are looking in-depth at the Canadian Pacific line between Sherbrooke and Saint John.

Last year we had revenues of $38 million, U.S., with profits of $2.7 million, U.S. The revenues were up 51% from the previous year, and the profits were up 43%. So we are making money in the railroad business.

I started my career in 1965 with Southern Pacific Railroad. After 11 years there I became the number two person in the Federal Railroad Administration in the United States, which is the agency that handles rail safety issues and also funding for various rail projects.

When Jimmy Carter was elected President, I became the acting administrator for six months, and then I formed Railtex in 1977.

I'd next like to talk a little bit about our railroad in Ontario. It's a line that runs from the port of Goderich, Ontario, over to Stratford, Ontario. One of the concerns that we ran into there is the fact that it took us 19 months from the date that we executed the purchase documents with CN and the date we turned the first wheel. That was of course addressed in the study.

Since we've been in that railroad—and that's only been since April 1992—we've already increased traffic 22%, we've reduced over 20 miles of slow orders, and we've increased the allowable load limit on the Exeter branch from 70 tonnes to 100 tonnes per car. As a part of the car loading increase in 1992, we attracted 113 new carloads of grain from small elevators originating on the line that moved to the port terminal elevator in Goderich. This traffic had previously moved in the equivalent of 450 trucks, all passing through the centre of Goderich. As a result of this short-haul movement, which averaged no more than 40 miles, the grain elevator has expanded its unload facility from a 2-car spot to a 25-car spot. There are 8 persons running this railroad, which has an annual traffic volume of approximately 6,000 cars.

[*Translation*]

M. Benjamin: C'est reparti. Qu'avez-vous à cacher?

Le président: Merci, messieurs.

Nous accueillons maintenant M. Bruce Flohr, président de Railtex. Bienvenue, monsieur Flohr. Nous vous remercions d'être venu nous rencontrer cet après-midi.

Nous avons reçu un exemplaire du mémoire que M. Flohr a l'intention de nous présenter. Monsieur Flohr, vous avez écouté les témoins précédents et je vais vous inviter à passer tout de suite à votre exposé. Nous avons environ trois quarts d'heure à vous consacrer.

M. Bruce Flohr (président, Railtex): Merci beaucoup, monsieur le président. Plutôt que de vous lire tout mon exposé, j'aimerais simplement vous en présenter quelques faits saillants.

Je suis président de Railtex. Nous exploitons actuellement 21 chemins de fer. L'un d'eux se trouve en Ontario. Notre société a été aussi choisie par le Canadien national pour la vente de son tronçon entre Truro et Sydney en Nouvelle-Écosse, dont il a été question ici tout à l'heure. Nous avons aussi quatre employés qui s'occupent à plein temps des achats. Nous examinons de près la ligne du Canadien pacifique reliant Sherbrooke à Saint-John.

L'an dernier, nos revenus se sont élevés à 38 millions de dollars américains avec des bénéfices de 2,7 millions de dollars américains. Ces revenus représentaient une augmentation de 51 p. 100 par rapport à l'année précédente et les profits une hausse de 43 p. 100. Donc nous exploitons de façon rentable nos chemins de fer.

J'ai commencé ma carrière en 1965 au chemin de fer Southern Pacific. Après 11 ans, je suis devenu le numéro 2 de la Federal Railroad Administration aux États-Unis. C'est un organisme qui s'occupe de questions de sécurité dans l'industrie ferroviaire et du financement de divers projets ferroviaires.

Quand Jimmy Carter a été élu président, je suis devenu administrateur intérimaire de la FRA pendant six mois et j'ai ensuite formé Railtex en 1977.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots de notre chemin de fer en Ontario. Notre ligne va du port de Goderich à Stratford. L'un de nos problèmes a été qu'il nous a fallu 19 mois après la signature de la convention d'achat pour pouvoir commencer l'exploitation de la ligne. Il en est évidemment question dans l'étude.

Depuis que nous exploitons cette ligne—c'est-à-dire seulement depuis avril 1992, nous avons déjà augmenté le trafic de 22 p. 100. Le poids limite permis par wagon pour cette ligne est passé de 70 à 100 tonnes. Grâce à cette hausse, nous avons mis en circulation 113 wagons de plus pour le transport des grains provenant des petits silos desservis par le trafic qui aboutissait au silo du terminal portuaire de Goderich. Ce trafic représentait auparavant 450 camions qui passaient tous par le centre de cette ville. Depuis que nous transportons ces céréales par train sur de courtes distances, qui ne dépassent pas 40 milles en moyenne, on a agrandi les installations de déchargement du silo qui peuvent maintenant accueillir 25 wagons au lieu de deux. L'exploitation de la ligne est assurée par huit personnes et son trafic annuel représente environ 6 000 wagons par an.

[*Texte*]

When we started the railroad, one United States citizen filled the job of start-up general manager. The other seven employees were all Canadian citizens; six of those persons had previously been employed by other Canadian railroads before coming to work for us.

Railtex is using the National Bank of Canada for a portion of our debt financing, including our Goderich line.

Two months ago we promoted our assistant general manager to the general manager position on that line. This person is a former CN officer and is a woman. She is now the general manager. In fact, we have 2 women as general managers of our 21 lines. So as of today, the railroad is being entirely operated by Canadian citizens.

With the Nova Scotia acquisition, the purchase agreement was executed between CN and ourselves in October 1992. Filing was made with the NTA at the beginning of this year with a six-month timeframe for NTA to issue a decision ending July 27 of this year.

In February 1992 I attended two days of the Senate transportation committee hearings concerning the proposed sale of the Truro-Sydney line. In addition I was one of the three finalist candidates to testify before that group.

After we executed our purchase agreement, we did a one-week road show on the Truro-Sydney line, and I think the results are important for you to consider. That road show consisted of five service club or chamber group presentations, three town hall meetings, and one radio talk show. My impression of those meetings was generally that the general public really doesn't care that much about railroads anymore.

First, there were the affected railroad employees that were concerned about losing their jobs. Once they learned that we would be hiring a large number of those people, they changed from being hostile to actually wanting to turn in their application form right there, long before we even had our NTA approval.

• 1640

Another vocal group was the retired CN employees, and they were very concerned about what they represented as CN allowing the traffic to decline on the line.

There was a third group that was looking for restoration of passenger service, and our position on passenger service is that we're not successful at operating passenger trains at a profit. We can only do it with freight. However, if some other group wishes to come in and operate passenger service, we'll be happy to cooperate. We'll even provide the locomotives and the train crews, but the passenger operator will have to provide the cars and all the on-and off-board services.

[*Traduction*]

L'exploitation a été démarrée par un citoyen américain occupant le poste de directeur général. Les sept autres employés étaient de nationalité canadienne; six d'entre eux avaient déjà travaillé pour d'autres compagnies ferroviaires canadiennes avant d'entrer à notre service.

Railtex fait affaire avec la Banque nationale du Canada pour financer une partie de la dette, y compris en ce qui concerne le tronçon Goderich-Exeter.

Il y a deux mois, nous avons promu le directeur général adjoint au poste de directeur général responsable de ce tronçon. Il s'agit en fait d'une femme qui était auparavant au CN. Elle occupe maintenant le poste de directeur général. En fait, deux femmes occupent un poste de directeur général pour nos 21 chemins de fer. Actuellement donc, le tronçon dont je vous parle est exploité entièrement par des citoyens canadiens.

En ce qui concerne la ligne que nous avons acquise en Nouvelle-Écosse, nous avons signé la convention d'achat avec le Canadien national en octobre 1992. La demande a été présentée à l'Office au début de cette année, et la période réglementaire de six mois dont dispose ce dernier pour émettre une décision a pris fin le 27 juillet 1993.

En février 1992, j'ai assisté à deux des journées d'audiences du Comité sénatorial des transports concernant la vente proposée du tronçon Truro-Sydney. En outre, j'étais l'un des trois finalistes parmi les candidats à l'achat qui ont témoigné devant le comité.

Après signature de la convention d'achat avec le CN, nous avons organisé une conférence itinérante d'une semaine le long du tronçon Truro-Sydney, et je pense que ceci mérite votre attention. Nous avons prononcé des exposés devant cinq clubs philanthropiques ou des chambres de commerce, ainsi qu'à l'occasion de réunions dans trois hôtels de ville, et nous avons aussi participé à une émission radiophonique. L'impression que j'ai retirée dans l'ensemble de ces réunions, c'est que le public en général ne se préoccupe plus beaucoup des chemins de fer.

Il y avait tout d'abord les employés qui craignaient de perdre leur emploi. Lorsqu'ils ont appris que nous avions l'intention d'embaucher un grand nombre d'entre eux, ils ont cessé d'être hostiles et se sont au contraire montrés disposés à postuler immédiatement à des emplois au sein de notre société, bien avant même que nous ayons obtenu le feu vert de l'ONT.

Il y avait aussi le groupe des anciens employés du CN à la retraite, qui manifestaient bruyamment leur mécontentement de voir que l'employeur précédent avait laissé péricliter le trafic sur cette ligne.

Un troisième groupe voulait qu'on reprenne le transport de voyageurs. Nous estimons que nous ne pouvons pas exploiter de façon rentable des trains de voyageurs. Nous ne réussissons à être rentables que pour le transport de marchandises. Cependant, si une autre société exploitait un service de transport de voyageurs, nous nous ferions un plaisir de collaborer avec elle. Nous irions même jusqu'à lui fournir les locomotives et le personnel de train. En revanche, l'exploitant devrait fournir les wagons et assurer tous les services à bord des trains et autres.

[*Text*]

A fourth area of concern was access over the railroad right of way to cottages located along the numerous waterfront areas on the line, and we assured those persons that all private crossing agreements would be assigned from CN to our railroad. The only changes would be to ensure that there is a current signatory on each of the documents.

With each of our railroads we delegate to the general manager full authority on the way they run the line. That local general manager has all hiring authority, service schedule authority, pricing authority, and all purchasing decisions are handled locally. San Antonio is only looked upon as a consulting group.

I'd now like to get into the review of the commission report, which I have read through thoroughly twice and skimmed other parts of it additional times. On recommendation number 3, which concerns trespassing issues, I fully agree.

I'd like to discuss recommendation number 8 in a little more detail, and that concerns the discussion of abandoning rail lines. The tone of the recommendations in this area seems to address abandonment as the only alternative. Our experience has been that many rail lines should not be abandoned but instead be converted to operation by a locally focused company that has significantly different work rules and management practices than the previous operator. As a result, abandonment should only be looked upon as the very last alternative. Indeed, legislation should focus upon allowing a transfer of ownership to occur with only minimal government review. Only if, under alternate management, the line has proven to be a failure would an abandonment process be initiated. At that time the issue of government purchase, subsidy, or other funding should be considered.

In the United States there are several processes that are available for abandonment. Should a rail line have no traffic originating or terminating on the line for a period of two years, there's a 30-day public notification process, after which the abandonment is granted, unless there is a substantial protest. Minimal financial data is required to be submitted on this type of application. A second type of application requires that some data submission be made, combined with a public notice process. However, only if substantial opposition is received will the Interstate Commerce Commission require full public hearings.

Under recommendations 8(h) and (i) the report attempts to address issues of possible alternate acquisition methodologies. In the United States we have a process where, after an abandonment is approved, a fiscally responsible party can obtain a delay in cessation of service while it negotiates for the purchase of the subject line. If the parties are unable to agree on such a purchase price amount and on other terms and conditions, the Interstate Commerce Commission may step in and set the purchase price and other terms and conditions. If the acquiring party is unwilling to progress further, the abandonment occurs. However, if the acquiring party agrees to the terms and conditions, the current owner must sell at those established amounts.

[*Translation*]

Une quatrième objection concernait l'accès à l'emprise ferroviaire menant aux chalets qui bordent les nombreux cours d'eau jalonnant la ligne. Nous avons donné aux gens l'assurance que toutes les ententes visant des passages à niveau privés seraient transférées du CN à notre compagnie. Les seuls changements que nous apporterons consisteront à faire qu'il y ait un signataire pour chaque document.

Pour chacune de nos lignes ferroviaires, nous donnons pleins pouvoirs au directeur général pour toutes les questions de personnel, d'horaires, de prix et les décisions concernant les achats à l'échelon local. Nous considérons notre siège social de San Antonio uniquement comme un groupe consultatif.

J'aimerais maintenant passer à l'examen du rapport de la Commission que j'ai soigneusement lu deux fois et parcouru plusieurs autres fois. Je suis entièrement d'accord avec la recommandation n°3 en ce qui concerne la violation de propriété.

J'aimerais entrer un peu plus dans le détail pour ce qui est de la recommandation n°8, qui traite de l'abandon des lignes ferroviaires. Le ton de ces recommandations donne l'impression que l'abandon est la seule solution. D'après notre expérience, nous savons que bon nombre de lignes ne devraient pas être abandonnées, mais qu'elles devraient au contraire être exploitées par une société axée sur l'exploitation à l'échelle locale, ayant des règles de travail et des pratiques de gestion passablement différentes de celles de l'exploitant précédent. Dans cette optique, l'abandon ne devrait être considéré qu'en dernier recours. La loi devrait plutôt être destinée à permettre qu'un transfert de propriété ne nécessite qu'un examen sommaire de la part du gouvernement. La ligne faisant ainsi l'objet d'une gestion nouvelle, ne pourrait être abandonnée que si son caractère déficitaire a été démontré. Le cas échéant, on pourrait envisager le rachat par le gouvernement, des subventions ou une autre forme de financement.

Aux États-Unis, il existe plusieurs processus possibles pour réaliser un abandon. Par exemple, lorsqu'une ligne ferroviaire n'affiche aucun trafic en partance ou à destination de cette même ligne pendant deux ans, on entame un processus d'avis public de 30 jours après lequel l'abandon est accordé, à moins qu'il n'y ait des protestations importantes. On exige un minimum d'informations concernant la situation financière des soumissionnaires pour ce type d'offres d'achat. Un second type nécessite la présentation de certains renseignements ainsi qu'une période d'avis public. Cependant, la Interstate Commerce Commission ne tient des audiences en bonne et due forme que lorsqu'une opposition marquée se manifeste.

Par les recommandations 8 h) et i), le rapport tente de s'attaquer à la question de nouvelles solutions axées sur le rachat. Aux États-Unis, il existe un processus par lequel, après approbation de l'abandon, une société financière non solide peut obtenir un report de la fin du service en attendant la conclusion des négociations relatives à l'achat de la ligne en question. Si les parties en cause ne peuvent s'entendre sur un prix et sur d'autres conditions d'achat, la Interstate Commerce Commission peut intervenir et fixer ses paramètres. Lorsque l'acheteur n'est pas disposé à aller plus loin, l'abandon est adjugé. Toutefois, s'il accepte les conditions d'achat, le propriétaire doit vendre aux conditions fixées.

[*Texte*]

I recommend that the whole issue of abandonment be studied further with specific input on the methodology and review process in the United States. It is not perfect, but it does offer several other alternatives not considered in the commission's report. We would be happy to assist you in further study of this area.

Recommendation number 9 concerns the prairie branch-line structure. It is my belief that all branch lines of large railroads be encouraged to convert to a feeder railroad operation. This should occur in the prairie provinces as well as in the remainder of Canada. It is the only alternative to more abandonments.

Recommendation 10(a) is that a conveyance of line be reduced from 6 months to 30 days. This recommendation I strongly support. The current 6-month review process and the steps necessary prior to filing the application cause major delay. Please recall that the total time of our Goderich railroad was 19 months from signing of documents to start. Part of the delay was due specifically to the current 6-month period of notice.

• 1645

There should only be a filing of notification that a sale has occurred, with a brief detail of the subject line and a demonstration of ability of the acquiring party to operate the line under operational and safety standards as established either under federal or provincial law. There might be a maximum size limitation for this 30-day process. As an example, lines that are over 300 miles in length or where more than 200 employees were affected might have a longer review period, such as 3 months.

However, all parties must realize that the large railroads are disposing of these lines with the intent of continuing to have them feed traffic to the main-line system. It is a partnership. Let the large railroads do what they do best; that is, operating large trains over long distances at high speeds, while the feeder railroads operate short trains on frequent service schedules to feed the main-line system.

Recommendation 10(b) concerns the running rights of VIA. I concur that VIA should have running rights transferred to the new railroad. That will be an issue if somebody buys the Canadian Pacific line from Sherbrooke over to Saint John.

Recommendations 10(c) and (d), clarification of subsidies. Legislation should be quickly passed to clarify the relationship of feeder railroads so that existing subsidies now paid to large railroads can be extended to the carriage on intra-provincial short-line railways.

Recommendation 10(e) is the clarification of the Canada Labour Code. The question of labour issues is of deep concern to me. A feeder railroad, normally operating with less than 20 employees, cannot operate under the traditional craft-line

[*Traduction*]

Je recommande qu'on examine plus avant toute la question de l'abandon, en étudiant de façon particulière les méthodes et le processus d'examen en vigueur aux États-Unis. On n'y trouvera pas la perfection, mais il s'agit de mécanismes ouvrant la voie à des solutions qui ne sont pas prises en considération dans le rapport. Nous nous ferons un plaisir de vous aider à approfondir cette question.

La recommandation n°9 concerne la structure d'embranchement des Prairies. Je crois qu'il faut encourager la conversion de tous les embranchements des grandes voies ferroviaires en voies secondaires. Cela devrait être fait dans les provinces des Prairies ainsi que dans le reste du Canada. Nous n'avons pas le choix si nous voulons éviter un plus grand nombre d'abandons.

La recommandation 10 a) porte que la période nécessaire à l'approbation de la cession de lignes soit ramenée de six mois à 30 jours. Je suis entièrement d'accord avec cette recommandation. Le processus d'examen actuel qui dure six mois et les étapes qui précèdent nécessairement le dépôt de la demande sont la cause de retards importants. N'oubliez pas que dans le cas du tronçon de Goderich, il a fallu 19 mois entre la signature des documents et le démarrage de l'entreprise. Une partie du retard a été précisément causée par l'actuelle période de préavis de six mois.

Il devrait seulement y avoir le dépôt d'un avis selon lequel une vente a eu lieu, accompagné de brefs détails sur la ligne en question, et la démonstration par l'acheteur de sa capacité d'exploiter la ligne en respectant les normes d'exploitation et de sécurité établies en vertu de la loi fédérale ou provinciale. Il pourrait y avoir des valeurs maximales en ce qui concerne cette procédure de 30 jours. Par exemple, les lignes dont la longueur excède 300 milles ou celles sur lesquelles travaillent plus de 200 employés pourraient faire l'objet d'une période d'examen plus longue, par exemple trois mois.

Toutefois, toutes les parties doivent être conscientes que les grandes sociétés ferroviaires cèdent leurs lignes en escomptant bien que celles-ci continueront à alimenter les lignes principales. Il s'agit d'un partenariat. Permettons aux grandes sociétés de donner le meilleur d'elles-mêmes, c'est-à-dire d'exploiter leurs longs convois sur de longues distances à haute vitesse, tandis que les sociétés secondaires exploiteront de courts convois ayant des horaires qui permettent un service assidu destiné à alimenter les lignes principales.

La recommandation numéro 10 b) concerne les droits de circulation de VIA Rail. Je suis d'accord pour que les droits de circulation de VIA soient transférés à la nouvelle société ferroviaire. La question se posera si quelqu'un achète la ligne du Canadien Pacifique reliant Sherbrooke à Saint-John.

Les recommandations 10 c) et d) concernent des précisions sur les programmes de subvention. On devrait rapidement légiférer pour préciser les liens avec les sociétés secondaires de façon à ce que les subventions actuelles versées aux grandes sociétés soient étendues au transport sur les courtes lignes de chemins de fer intra-provinciales.

La recommandation 10 e) apporte des précisions sur le Code canadien du travail. Je me préoccupe beaucoup des questions de travail. Une société ferroviaire secondaire, qui emploie habituellement moins de 20 employés, ne peut pas

[*Text*]

organization work rules practised by the large railroads. On small railroads all jobs must be performed by anyone who is trained and qualified to perform that work. Most activity does not take a single employee a full eight hours to perform. Therefore, employees must be multi-skilled to perform the tasks.

I am not opposed to a single labour organization having the right to represent the employees on a railroad, but that decision should be the employees' choice. Labour laws, whether national or provincial, should not impair the ability of saving rail service on branch-line railroads. Currently, the successorship labour laws in British Columbia and Ontario have caused Railtex to stop any acquisition activity in either of these provinces, although we know of several properties in each province that are ideal candidates for converting to a feeder-line operator. In fact, one of the potential acquisitions is the Owen Sound line in Ontario, which has already been approved for abandonment, and it was to be purchased by a shipper. Without change of the successorship legislation, we believe it will be uneconomical to operate the line at all.

Recommendation 12 is separating rail operation from ownership and maintenance of rail track. We do not support that recommendation. It's been debated for a number of years in the United States. There are a lot of management operational issues it raises, combined with the cost of operations. I just don't see that this is a viable alternative. I think the committee should delay any legislative action on this concept at this time—maybe come back and revisit it later; it isn't necessary right now.

Recommendation 25, which concerns confidential contracts, I strongly support.

Lastly, let me comment on two specific areas. First, the issue of time delay in the transfer of ownership is extremely important. Once an announcement has been made that a rail line is considered for either sale or abandonment, the maintenance practices on that line necessarily change. Although we see that every effort is made by the current operator to keep the line safe, programs to replace ties and rails generally will be delayed. That is because the general life of a tie will approach 40 years and rail may last even longer in branch-line situations. Therefore, expenditures can be delayed for several years without severely affecting the condition of the track. However, if trains continue to operate on lines receiving less than their normalized amount of maintenance, eventually conditions will deteriorate on an accelerated basis. This creates a problem for the buyer to overcome when the new party comes in to operate the line. You always end up with a certain amount of catch-up track work in order to reach a normalized maintenance program.

[*Translation*]

fonctionner selon les règles traditionnelles du syndicalisme de métier comme le font les grandes sociétés. Sur les petites lignes de chemins de fer, toutes les tâches doivent être accomplies par quiconque a reçu une formation et est compétent pour exécuter le travail. La plupart des activités ne suffisent pas à occuper la journée de travail de huit heures d'un seul employé. Par conséquent, les employés doivent être polyvalents.

Je ne m'oppose pas à ce qu'une seule organisation ouvrière puisse représenter les employés de chemin de fer, mais ce sont les employés qui doivent choisir. Les lois ouvrières, qu'elles soient nationales ou provinciales, ne doivent pas faire obstacle à la possibilité de préserver le service ferroviaire sur des voies secondaires. Actuellement, le droit du travail portant sur la succession en Colombie-Britannique et en Ontario a amené Railtex à cesser toute acquisition dans les deux provinces, même si nous savons que, dans chacune des provinces, de nombreuses propriétés sont des candidates idéales à l'exploitation de voies secondaires. En fait, une des acquisitions potentielles, la Owen Sound line, en Ontario, qui avait déjà reçu l'autorisation d'abandon, a été achetée par un expéditeur. S'il n'y a pas de changement à la Loi des successions, nous croyons qu'il ne sera pas rentable d'exploiter cette ligne de chemin de fer.

Recommandation n°12. Il s'agit de la dissociation de l'exploitation de voies ferrées de la propriété et de l'entretien d'une société ferroviaire. Nous n'appuyons pas cette recommandation. La question a été débattue pendant des années aux États-Unis. Elle soulève de nombreux problèmes de gestion opérationnelle conjugués au coût des opérations. Je pense que ce n'est pas une solution de rechange viable. Je pense que le comité devrait reporter toute initiative législative à ce sujet pour l'instant, et peut-être y revenir plus tard éventuellement; mais pour l'instant cela ne s'impose pas.

J'appuie fortement la recommandation n°25 qui concerne les contrats confidentiels.

Enfin, j'aimerais faire quelques remarques sur deux domaines précis. Premièrement, la question du retard dans le transfert de propriété est extrêmement importante. Une fois qu'on a annoncé qu'on a envisagé de vendre ou d'abandonner une ligne, les pratiques d'entretien de la ligne changent inévitablement. Même si nous constatons que l'actuel propriétaire fait tous les efforts nécessaires pour maintenir la sécurité de la ligne, les programmes de remplacement des traverses et de la voie ferrée sont habituellement retardés. Cela tient au fait que la longévité normale d'une traverse frôle les 40 ans et qu'un rail peut durer encore plus longtemps sur une voie secondaire. Par conséquent, les dépenses peuvent être retardées pendant plusieurs années sans qu'il y ait de conséquences graves pour l'état de la voie ferrée. Toutefois, si on continue à exploiter des trains sur des lignes qui font l'objet d'un entretien moins soigné qu'à l'accoutumée, à la fin, la situation se dégradera rapidement. Cela crée un problème que l'acheteur doit résoudre quand un nouveau venu s'amène pour exploiter la ligne. A la fin, on se retrouve toujours avec du travail de rattrapage à faire sur la voie afin d'en arriver à un programme d'entretien normal.

[*Texte*]

• 1650

Second, during the time between the public announcement of the proposed sale and final approval of the operation, the shippers on the line may be severely adversely affected. Often we find the shippers will delay making capital improvements in their plant pending the outcome of the proposed sale. In some cases, if the proposal drags out an extended period, the shippers will make their commitments, usually constructing additional truck load-out facilities rather than expanding their rail facilities. This forces more trucks onto the highways and takes potential new business away from the new operator. In addition, pending agreements for utility easements are often delayed, awaiting the arrival of the new owner. Legislation must be enacted, as we have previously discussed, to shorten this acquisition review.

However, another part of this review period is consumed by the activity of the individual province. In Canada if a railroad changes from interprovincially operated to one that operates solely within the bounds of a single province, the province assumes all responsibility for regulatory activity, including safety regulations. The commission report did not emphasize this fact.

I have no problem with the province assuming authority over abandonment issues, since I think that's where it is best left for local review. However, the issue of safety regulations has been satisfactorily handled on a national level over a long period of time, and federal inspectors are currently in place who are experienced in handling inspection of these rail lines. Several Canadian provinces do not even have legislation in place today to cover safety regulatory issues should a railroad seek to operate within that province. This is one of the main problems we found in Ontario. To resolve the problem in Ontario, that government, in the charter granted to us, required that we operate in accordance with the federal safety regulations. Currently Ontario is contracting with federal inspectors to perform periodic inspection of our Goderich-Exeter line.

In the United States the jurisdiction over rail safety issues remains with the Federal Railroad Administration, the national safety agency, even though the new rail line may operate solely within a state. I strongly recommend that Canada consider leaving the safety regulation issue at the federal level. However, if a province wishes to employ some of its own safety inspectors to review the operation of lines within the province, so long as the inspections are the same type as the federal regulations, I support such a position. We have that situation in the United States. Under the current practice, a major reduction in transaction time would occur if the safety regulatory area remained with the federal government. Currently there are 47 different sets of regulations covering rail operations.

[*Traduction*]

Deuxièmement, entre le moment de l'annonce publique d'une proposition de vente et l'approbation finale pour l'exploitation, les expéditeurs qui utilisent la ligne peuvent subir des torts graves. Souvent, nous constatons que les expéditeurs tardent à apporter des améliorations importantes à leurs installations en attendant les résultats de la proposition de vente. Dans certains cas, si la proposition traîne en longueur, les expéditeurs vont prendre une décision; habituellement, ils vont construire des installations de chargement de camion plutôt que d'agrandir leurs installations ferroviaires. Cela entraîne la présence de plus nombreux camions sur les grandes routes et enlève la possibilité aux nouveaux exploitants de faire de nouvelles affaires. En outre, les ententes en suspens concernant les servitudes sur les installations sont souvent retardées jusqu'à l'arrivée du nouveau propriétaire. Comme nous l'avons déjà dit précédemment, il faut modifier la loi pour raccourcir l'examen de la transaction.

Toutefois, une autre partie du temps consacré à cet examen est accaparé par les exigences de la province concernée. Au Canada, si une société ferroviaire passe de l'exploitation d'une ligne interprovinciale à celle qui se confine aux limites d'une seule province, cette dernière assume l'entière responsabilité des mesures réglementaires, notamment en matière de sécurité. Le rapport de la Commission ne l'a pas souligné.

Je ne vois aucune objection à ce qu'une province ait autorité sur les questions d'abandon, parce que je crois qu'il vaut mieux confier cela à un examen local. Toutefois, la question des règlements concernant la sécurité a été traitée d'une façon satisfaisante à l'échelle nationale depuis très longtemps, et l'on dispose encore d'inspecteurs du gouvernement fédéral qui ont de l'expérience des lignes de chemins de fer. Actuellement, dans plusieurs provinces canadiennes, il n'y a même pas de loi réglementant la sécurité advenant le cas où une société ferroviaire offrirait de s'y installer. C'est l'un des principaux problèmes auxquels nous avons dû faire face en Ontario. Dans cette province, pour résoudre le problème, le gouvernement, dans la charte qu'il nous a octroyée, a exigé que nous fonctionnions conformément aux règlements fédéraux sur la sécurité. Actuellement, l'Ontario s'entend avec les inspecteurs fédéraux afin qu'ils exécutent les inspections périodiques de notre ligne Goderich-Exeter.

Aux États-Unis, les questions de sécurité sur les voies ferrées relèvent de la Federal Railroad Administrationo, l'organisme national de sécurité, même si la nouvelle ligne en question est en exploitation dans un seul Etat. Je recommande fortement que le Canada envisage de laisser les questions de règlement concernant la sécurité au gouvernement fédéral. Toutefois, si une province désire avoir recours à certains de ses propres inspecteurs de sécurité pour examiner la façon d'exploiter ces lignes sur son territoire, je pourrais appuyer une telle proposition à la condition que le type d'inspections soit semblable à celui qu'exige la réglementation fédérale. Nous connaissons cette situation aux États-Unis. Dans la pratique courante, nous en arriverions à réduire la période de transaction si les règlements concernant la sécurité demeuraient de compétence fédérale. Actuellement, l'exploitation des chemins de fer est régie par 47 ensembles de règlements distincts.

[*Text*]

Thank you very much for allowing me to summarize my written statement. I would be happy now to answer any questions.

Mr. Manley: Thank you, Mr. Flohr, for a very interesting presentation, and thank you for coming today to help us on this issue.

I would like you to explain in general terms, based on your experience, why you are capable of operating a piece of rail line profitably that the larger railways are unable to do.

Mr. Flohr: There are several reasons why we seem able to operate profitably. One is that we have entirely different work situations for our employees. I mentioned in my statement how all of our employees are trained to do cross-functional work. Therefore when they finish, say, running the train, and that's six hours through the shift, they may file papers for another two hours or they may go out and make sales calls. We give every one of our employees business cards, and that's one of the things they can do. Or they can go out and repair track.

Under the current labour agreements that people like both CN and CP have, it gets down to the point that if a headlight burns out on a locomotive, only someone from the electrician's craft can come in and change that headlight. We carry spare headlight bulbs on our locomotives and we train our train crew to change out that burned-out locomotive. In small branch-line situations, you just cannot make it an efficient operation when you have traditional craft lines.

• 1655

The other big area where I see the difference is that we're out there hustling for all the business. I don't want to throw stones at just CN and CP, but all the big railroads in North America right now, I believe, are soliciting business on the 80-20 rule, where 80% of the business comes from 20% of the customers. They do a very good job of watching out for that 20% customer base. The rest of the shippers just don't have that kind of. . .even sales calls. We'll go out on a line we're acquiring and many times we'll walk in and the shippers will say that it's the first time they have seen anybody from the railroad in five years. We go out and hustle for the business. That's something the big railroads right now are not doing.

The other thing is that we get very locally focused. We're members of the local service clubs. We're out there giving people train rides. We're hauling Santa Claus into town at Christmas time. We get a lot of local visibility and that creates awareness locally. Now we're getting the shippers coming to us saying they are thinking about a new movement and asking if they should consider using rail again. That's where the big differences are.

Mr. Manley: Was the Sydney-Truro line profitable, in your view, when it was being operated by CN?

[*Translation*]

Je vous remercie de m'avoir permis de résumer mon exposé écrit, et je serais maintenant heureux de répondre à vos questions.

M. Manley: Merci, monsieur Flohr, pour ce très intéressant exposé et merci d'être venu nous apporter votre aide sur cette question.

Pourriez-vous m'expliquer d'une manière générale, à partir de votre expérience, comment il se fait que vous pouvez exploiter de façon rentable une ligne de chemin de fer alors que les grandes compagnies n'en sont pas capables?

M. Flohr: Nous réussissons à être rentable pour diverses raisons. D'une part, nos employés fonctionnent dans des conditions très différentes. J'ai dit dans mon exposé que tous nos employés étaient polyvalents. Par conséquent, quand ils ont fini par exemple de conduire un train, et qu'ils n'ont fait que six heures de leur poste, ils peuvent classer des documents pendant les deux heures restantes ou ils peuvent aller s'occuper des ventes. Nous donnons une carte d'affaires à chacun de nos employés, et ils peuvent s'occuper des ventes. Ils peuvent aussi aller faire de la réparation de voies.

Les entreprises comme le CN ou le CP ont des conventions tellement contraignantes que si, par exemple, un phare brûle sur une locomotive, seul un électricien a le droit de le changer. Nos locomotives sont munies de lampes de phares de rechange et nous donnons à nos équipes la formation voulue pour les remplacer. On ne peut tout simplement pas exploiter efficacement un petit réseau en cloisonnant les corps de métier.

Autre différence importante :nous ne ménageons pas les efforts pour élargir notre clientèle. Sans vouloir jeter la pierre au CN et au CP en particulier, il me semble que toutes les grandes sociétés ferroviaires nord-américaines cherchent, à l'heure actuelle, à établir leur clientèle en fonction de la règle du 80-20, c'est-à-dire que 80 p. 100 de l'achalandage correspond à 20 p. 100 de la clientèle. Elles se chargent très bien de dorloter ces 20 p. 100 de clients, mais les autres expéditeurs n'ont pas droit à la même considération. . . c'est à peine s'ils reçoivent des appels des vendeurs. Lorsque nous sommes en voie d'acquérir une ligne, les expéditeurs que nous allons voir nous disent que c'est la première fois en cinq ans que quelqu'un de la société ferroviaire leur rend visite. Nous faisons des efforts pour intéresser la clientèle. C'est une chose que les grandes sociétés ne font pas à l'heure actuelle.

Également, nous nous intéressons à ce qui se passe à l'échelle locale. Nous participons aux clubs sociaux locaux. Nous invitons la population à circuler sur nos trains. C'est grâce à nous que le Père Noël arrive en ville à l'époque des fêtes. Nous soignons notre image à l'échelle locale de sorte que les gens savent que nous existons puis, lorsque les expéditeurs envisagent de nouvelles activités, ils nous demandent s'il ne serait pas avantageux pour eux d'envisager le transport ferroviaire. Voilà ce qui nous distingue.

M. Manley: D'après vous, la ligne Sydney-Truro était-elle rentable lorsqu'elle était exploitée par le CN?

[*Texte*]

Mr. Flohr: I really don't have enough data to know. I know what they are currently staffing it with. Our business plan on that is going to be staffing it at about half the employee count level as what they're doing. We'd like to do it with even less, but there are grade crossings in downtown Sydney that are protected by people rather than by automatic flashers and gates, and we're having to keep all of those people on. Two bridges have to be manned so that both trains and ships can go under them. We are having to keep all of those people manned exactly the same way. Our big change is the number of people in train and engine service.

Mr. Manley: As CN is operating trucking services in the same region, are they going to be your competitor in that region when you assume operation?

Mr. Flohr: It's my understanding they're not operating any trucking service in that area. That was the old controversy where CN sold off their trucking company, which created a storm of protest because the buyers then turned around, folded the company, and took the underlying terminal real estate and sold it off at quite a profit.

Mr. Manley: Nice work if you can get it.

Mr. Flohr: There are plenty of other truckers up there, though, that are our competition. In the railroad industry to date, trucks are our real competition, not other railroads.

Mr. Benjamin: You should be hauling the trucks.

Mr. Flohr: We are. Not our company, but many of the big railroads now are hauling trucks and doing a lot more of it.

Mr. Manley: This question is with respect to the successor labour legislation, which we were asking the previous witness about as well, and your announced decision to cease study of five potential Ontario short lines in view of the Ontario law. First of all, is there not some discretion the Ontario Labour Relations Board can exercise with respect to the imposition of the successor rights when you assume control?

Mr. Flohr: There may be, but to date nobody is willing to take a case before them to see just how it's going to be interpreted. If there is going to be one, it's probably going to be the Owen Sound line, but right now we're looking at CN as being the party that may take the lead on this rather than us. In this case it's Canadian Agra that has quite a large operation over by the Bruce Energy Centre at Kincardine, and they may also take a lead position in it. They want rail service back into the Bruce Energy Centre.

Mr. Manley: What's the essence of the problem there for you? Is it rates or is it the staffing function?

• 1700

Mr. Flohr: It's craft lines. In a small operation you cannot have an employee who is only a locomotive engineer and cannot do any other tasks. They have to be multi-skilled in order to make the line profitable.

[*Traduction*]

M. Flohr: Je n'ai pas assez d'informations pour vous répondre. Je sais par contre quels sont les effectifs actuels. Selon notre plan d'affaires, ils seraient réduits de moitié environ. Nous aimerions les réduire encore davantage, mais il y a, au centre de Sydney, des passages à niveau où la protection est assurée par des personnes et non pas par des feux clignotants et des barrières automatiques. Nous devons garder tous les opérateurs. Il faut des gens également pour assurer le fonctionnement de deux viaducs sous lesquels passent des trains et des navires. Encore là, nous devons garder tous ceux qui s'en occupent. Les changements importants toucheront le personnel d'entretien des wagons et les locomotives.

M. Manley: Étant donné que le CN exploite un service de camionnage dans la même région, ne va-t-il pas devenir votre concurrent?

M. Flohr: À ma connaissance, le CN n'exploite pas de service de transport routier dans cette région. Lorsque le CN a vendu son entreprise de camionnage, il y a quelque temps, il a provoqué une levée de boucliers étant donné que les acheteurs n'ont pas tardé à liquider l'entreprise pour réaliser un bénéfice fort intéressant sur la valeur immobilière de la gare terminus.

M. Manley: Beau coup pour ceux qui ont pu en profiter.

M. Flohr: Par ailleurs, les transporteurs routiers sont nombreux dans cette région et ils vont être nos concurrents. Dans le transport ferroviaire, la concurrence nous vient des transporteurs routiers et non pas des autres sociétés ferroviaires.

M. Benjamin: Vous devriez transporter des camions.

M. Flohr: C'est ce que nous faisons. Je ne parle pas de notre société, mais d'un grand nombre de gros transporteurs ferroviaires, qui transportent des camions et qui le font de plus en plus.

M. Manley: Ma question porte sur les dispositions du droit du travail relatives à l'obligation du successeur, au sujet desquelles nous avons également interrogé le témoin qui vous a précédé. Or, vous avez annoncé votre décision de cesser d'étudier cinq projets de petits réseaux en Ontario à cause de la législation de cette province. J'aimerais tout d'abord vous demander si la Commission des relations de travail de l'Ontario n'est pas en mesure d'exercer une certaine discrétion en matière d'obligations de successeur lorsque vous assumez le contrôle d'une ligne donnée?

M. Flohr: C'est possible, mais jusqu'à maintenant, personne ne s'est montré disposé à soumettre un projet à l'interprétation de la Commission. C'est vraisemblablement le projet de la ligne Owen Sound qui lui serait soumis en premier lieu, mais il semble que c'est le CN qui va prendre l'initiative à ce sujet plutôt que nous. Il se peut aussi que, en l'occurence, Canadian Agra prenne l'initiative. À cause de l'importance de ses activités près du Bruce Energy Centre à Kincardine, cette société souhaite en effet que le Centre soit à nouveau desservi par le chemin de fer.

M. Manley: Quel est donc l'essentiel du problème pour vous? S'agit-il des taux salariaux ou des effectifs?

M. Flohr: C'est la question des corps de métier. Le mécanicien de locomotive qui ne peut rien faire d'autre n'a pas sa place dans une petite exploitation. Pour que la ligne soit rentable, il faut que les employés soient polyvalents.

[*Text*]

Mr. Manley: Are you prepared to retain wage rates as they are on the existing operation on the condition of crossing of craft lines?

Mr. Flohr: No.

Mr. Manley: So the rates would be lower as well?

Mr. Flohr: They may look lower on the surface. As an example, what we have pegged for our Nova Scotia line is an average of $17 per hour for the employees up there, plus profit-sharing. The majority of the train and engine service people up there are earning closer to $30 an hour, but even worse than that, they're paid for a 100-mile day. They can run the train from say Sydney down to Havre Boucher where they get off, which is roughly 100 miles. They can make that run in three hours and they get paid eight hours' pay at that high wage rate and are finished for the day. We pay people for eight hours. We guarantee eight hours' work, but we also have them working as close to a full eight hours. It's a very different concept from the way the big railroads pay their people.

Hopefully, we're able to give them additional money through profits that are generated on the railroad. Last year, among all the RailTex railroads, we distributed slightly over $4,000 per employee as additional profit-sharing.

Mr. Manley: You mentioned in your brief something about the prairie branch lines and the grain-dependent lines. I'm wondering to what extent you see those lines having potential as short line operations either by you or by somebody else.

Mr. Flohr: I'm not totally familiar with those lines. I am familiar with other branch lines, say, up in the North Dakota area that have similar types of shipping situations because of similar grain seasonality. We think, at least on those lines, that a number can be operated profitably by a feeder railroad company.

Mr. Manley: What's the status, if you're prepared to describe it, of your review of the CP rail line operation east of Sherbrooke at this point?

Mr. Flohr: The status of our review is that we have received two different sets of documents from CP giving additional data about the line. They have represented that more information will be coming, and we have signed confidentiality agreements to get that additional information. I thought it was very significant that one of the documents we received looks an awful lot to me like a sales document rather than an abandonment document, where they really are now looking at trying to find somebody to come in and buy the line rather than follow through with the abandonment process.

The initial information we received keeps us very interested, and right now we're keeping our options open. We're proceeding as if we might buy everything from Sherbrooke all the way over to Saint John. They have not yet set any particular time period for a formal proposal to be submitted, though.

Mr. Manley: Are you talking about including the portion that runs through the state of Maine?

[*Translation*]

M. Manley: Êtes-vous disposé à maintenir les mêmes taux de salaire à condition que la polyvalence soit assurée?

M. Flohr: Non.

M. Manley: Donc, il faudrait que les salaires baissent également?

M. Flohr: Les taux de rémunération pourraient paraître inférieurs à première vue. Par exemple, pour notre ligne de Nouvelle-Écosse, nous avons établi un taux moyen de 17$ de l'heure, avant participation aux bénéfices. Dans cette région, la majorité du personnel d'entretien des trains et des locomotives gagne plutôt près de 30$ de l'heure mais, ce qui est pire, ils sont payés pour une journée au cours de laquelle ils ne parcourent que 100 milles. Disons qu'ils assurent le fonctionnement du train entre Sydney et Havre Boucher, où ils débarquent, soit une distance d'environ 100 milles. Ils effectuent le trajet en trois heures, reçoivent huit heures de salaire à ce taux élevé et leur journée est terminée. Nous, nous payons les gens pour huit heures de travail que nous leur garantissons, mais nous veillons à ce qu'ils travaillent durant huit heures, dans la mesure du possible. Nos idées en matière de rémunération ne sont pas du tout celles des grandes sociétés ferroviaires.

Si tout va bien, les employés reçoivent un revenu additionnel qui provient de leur participation aux bénéfices de l'entreprise. L'an dernier, pour l'ensemble des réseaux RailTex, nous avons distribué un peu plus de 4 000$ par employé en supplément à titre de participation aux bénéfices.

M. Manley: Vous avez parlé dans votre mémoire des embranchements des Prairies et des lignes de transport céréalier. Dans quelle mesure estimez-vous que ces lignes pourraient devenir de petits réseaux exploités par vous ou par d'autres.

M. Flohr: Je ne connais pas très bien ces lignes. Je connais d'autres voies d'embranchement, celles du Dakota du Nord par exemple, où la nature des activités est semblable à cause du caractère saisonnier des expéditions de céréales. Nous estimons qu'un certain nombre de ces lignes, tout au moins, peuvent être rentables pour une société secondaire.

M. Manley: Pouvez-vous nous dire où en est votre étude de l'exploitation de la ligne ferroviaire du CP à l'est de Sherbrooke?

M. Flohr: Nous avons reçu deux jeux de documents du CP qui donnent des renseignements supplémentaires sur la ligne. CP nous a promis d'autres renseignements et nous avons signé des accords de non-divulgation à cet égard. J'ai constaté avec intérêt que l'un des documents semblait beaucoup plus axé sur la vente que sur l'abandon des activités. Il semble donc que le CP s'intéresse davantage à trouver un acheteur qu'à poursuivre le processus d'abandon.

Les premiers renseignements que nous avons reçu, ont piqué notre intérêt et, pour le moment, nous considérons que tout est possible. Nous agissons comme si nous allions peut-être acheter tout ce qui est à vendre entre Sherbrooke et St-Jean. Cependant, aucune échéance pour le dépôt d'une proposition officielle n'a encore été fixée.

M. Manley: Envisagez-vous d'englober le tronçon qui passe par l'état du Maine?

[*Texte*]

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Benjamin: I'm fascinated by what you had to say. Out in the prairies, where I come from, the biggest worry was that some short-line, jerk-water, fly-by-night, operate-by-night operation, which might last anywhere from six months to six years... Then the taxpayer is stuck again and he's going to have to do something with it, unless you just give the track away and leave him stuck. I'm encouraged by the ones in the prairies that are operating. From what you tell us about eastern Canada and what not, good luck to you.

• 1705

CN's and CP's applications for abandonment are ones that they organized and brought on themselves because they weren't interested. I had senior CPR officials say they weren't interested in this little stuff of the different branch lines I worked on, Mr. Chairman. Now there is somebody interested in it. I congratulate you for that, because when you take up the track, you take up the town—it's gone. There is no reason for manufacturers, primary producers or what not to even stay there or use it. There is nothing there to use. We have watched the death of dozens and dozens of otherwise viable communities in western Canada with a great deal of anger, I'll tell you. If you fellows can help save our bacon, we will be only too happy.

Do you have a problem with the whole regulations situation? You take over a short line railway; you are entirely within the borders of one province, or maybe only two. You agree with the feds, the NTA, that you will abide by the operational laws, whatever there are of them, in the two provinces, but certainly within the one. Are you satisfied with whatever number of provinces...? I suspect most of them don't have any on rail safety. I guess Ontario and B.C. would because they have provincial railways. There must be a hell of a divergence all the way from no safety rules to bare minimum. What's cooking on that score? Is there any chance of your getting a totally interprovincial agreement that applies to all short line railways right across the country?

Mr. Flohr: Mr. Benjamin, that was the reason I addressed in my statement this issue of regulation from safety areas. As an example of the 47 different sets of regulations, there is even one that concerns the control of noxious weeds along the railroad right of way. It's the railroad's responsibility so that any of that noxious weed seed doesn't get into the adjacent farmer's field. It goes that far.

What we ran into in Ontario is that the provincial government at the time—and this was right after Premier Rae came into power—had nothing in place to address safety regulations, and it was not very high on their agenda.

Mr. Benjamin: Not even for Ontario Northland?

Mr. Flohr: No. Ontario Northland they treated entirely separately, and they had sort of thrown that back to the government.

[*Traduction*]

M. Flohr: Oui.

M. Benjamin: Vos déclarations m'impressionnent. Ce qui inquiète le plus les gens de ma région, les Prairies, c'est de voir arriver une de ces entreprises de broche à foin qui nous laisserait tomber après six mois ou six ans... Ensuite, le contribuable est coincé à nouveau et doit se débrouiller pour trouver une solution ou abandonner encore une fois les installations au premier venu. Toutefois, les résultats des petites exploitations qui ont été établies dans les Prairies sont réconfortants. Après avoir entendu vos déclarations à propos de l'Est du Canada, je vous souhaite bonne chance.

Les demandes d'abandon du CN et du CP résultent, ni plus ni moins, de leur manque d'intérêt. Je me suis déjà fait dire par des cadres supérieurs du CP qu'ils n'étaient pas intéressés par ce menu fretin que représentaient pour eux les voies d'embranchement sur lesquelles je travaillais, monsieur le président. Aujourd'hui, par contre, quelqu'un s'y intéresse. Et je vous en félicite car, si la voie ferrée part, la ville part avec. C'est fini. Les activités des fabricants, des producteurs de matières premières et ainsi de suite n'ont plus leur raison d'être. Nous avons assisté, dans la colère et l'impuissance, à la mort de douzaines et de douzaines de localités de l'Ouest du Canada, viables par ailleurs. Si vous pouvez nous aider à protéger notre gagne-pain, nous nous en réjouirons.

La règlementation constitue-t-elle un problème pour vous? Lorsque vous faites l'acquisition d'un chemin de fer de courte ligne, votre réseau ne dépasse pas les frontières d'une province ou s'étend, au plus, sur deux provinces. Vous devez alors conclure, avec les autorités fédérales et avec l'ONT, des ententes selon lesquelles vous vous engagez à respecter les lois et règlements pertinents. Pour ce qui est de la règlementation provinciale, êtes-vous satisfait? J'imagine que cette règlementation varie considérablement d'une province à l'autre. J'imagine que la plupart des provinces n'ont même pas de règlements sur la sécurité ferroviaire. L'Ontario et la Colombie-Britannique doivent en avoir puisqu'on y trouve des chemins de fer provinciaux. Quelle est donc la situation à cet égard? Quelles sont les perspectives d'une entente interprovinciale qui serait valable pour l'ensemble des lignes courtes du pays?

M. Flohr: C'est justement pour cela, M. Benjamin, que dans mon exposé, j'ai abordé la question de la règlementation visant la sécurité. Parmi les 47 règlements distincts qui s'appliquent à l'exploitation ferroviaire, il y en a un, par exemple, qui concerne l'éradication des mauvaises herbes le long de l'emprise. C'est la société de chemin de fer qui a la responsabilité de veiller à ce que les semences de ces mauvaises herbes ne se répandent pas dans les champs adjacents. Voilà jusqu'où cela peut aller.

En Ontario, notre problème était le suivant: le gouvernement provincial, à l'époque—le premier ministre Rae venait d'être porté au pouvoir—n'avait établi aucune modalité administrative au sujet de la règlementation en matière de sécurité. Par ailleurs, la question n'était pas prioritaire pour le gouvernement.

M. Benjamin: Même pas pour le Ontario Northland?

M. Flohr: Non. Le cas du Ontario Northland était traité tout à fait séparément et c'est, en quelque sorte, le gouvernement qui en avait hérité.

[*Text*]

Mr. Benjamin: They must have had regulations for it.

Mr. Flohr: They were some place. . .they did not apply to us at all and what we were trying to do. I don't know how they got in on it, but they didn't. They had nothing in place. What happened is that the government waited to see whether the NTA would approve or turn down our application, I think hoping that if they turned it down the issue would go away. Well, it got approved and suddenly they were faced with the situation of what they were going to do. The way it ultimately worked out was that they simply adopted the federal regulations.

I don't advocate that as the approach. I'm recommending that in Canada you keep the safety regulations on a federal level rather than passing them off to the province. Three or five years down the road, if a province wants to pick up the safety regs then let them do it, but let them do it in an orderly fashion and not have to face an issue like we ran into where they had to make a decision quickly because the poor shippers out on the line were sitting there not knowing which way to jump because they didn't know whether a new party was going to come in. That's exactly the situation we have in Nova Scotia today. There aren't the government regulations in place to handle safety regulations.

Mr. Benjamin: I thought so. We found the same thing in trucking when they deregulated. Every province has a different set of regulations. It's a jungle out there.

• 1710

Mr. Flohr: You've got federal inspectors out there now. They know the rail lines; they're qualified to do the inspections. That's where I advocate you leave the safety regulations at a national level, at least for an interim period, until the provinces can get their own acts together.

Mr. Benjamin: Bless your heart. I'll sell you an NDP membership.

Now, there's one other concern that I have. I agree with you about the 100-mile issue and the national railways as being between them and the unions, and that it's not applicable to a 30-or 40-mile branch short line; it's just not applicable. Even the railway brotherhoods recognize that. They also know there's no way they're going to be able to bargain and get a collective agreement for 10 or 20 employees who are in four or five different categories. You might not have liked those guys, but they ain't stupid.

But you mentioned some people from CNR, who even signed up with you the same night you were meeting. What about their pension provisions? Are you carrying on from where they left off with CNR, or are you setting up your own separate pension plans? Are you contributing to their buying their own pension plan? What's happening on that issue? Because I watch so many employees; they're still writing to me. They've been retired for 15 years from CPR and are on their uppers; they're having to apply for welfare. After 30 or 40 years on the railroad that's the thanks they got for them. Are you making any provisions for them, and if so, what are they?

[*Translation*]

M. Benjamin: Il devait bien exister des règlements.

M. Flohr: Il y en avait effectivement. . . ils ne concernaient pas du tout notre projet. Je ne sais pas à qui ou à quoi ils s'appliquaient, mais pas à nous. Il n'y avait rien d'établi. En fin de compte, le gouvernement a décidé d'attendre la décision de l'ONT, en espérant, je suppose, que si l'Office refusait notre demande, le problème que nous lui posions cesserait d'exister. Or, notre projet a été approuvé et, tout à coup, le gouvernement ontarien a bien dû examiner ce qu'il fallait faire. En fin de compte, il a fini tout simplement par adopter la règlementation fédérale.

Je ne recommande pas cette façon de faire. Je recommande plutôt qu'au Canada, la règlementation en matière de sécurité demeure dans le domaine des compétences fédérales au lieu d'être confiée aux provinces. Par la suite, trois on cinq ans plus tard, si une province souhaitait assumer la règlementation en matière de sécurité, elle pourrait le faire, mais d'une façon ordonnée, et non pas comme cela a été fait dans notre cas. La province a été obligée de prendre une décision rapide à cause des expéditeurs qui s'impatientaient et ne savaient plus sur quel pied danser, ni avec quel transporteur ils auraient à faire affaire. La situation est exactement la même en Nouvelle-Écosse aujourd'hui. Il n'existe pas de règlementation gouvernementale en matière de sécurité.

M. Benjamin: C'est bien ce que je pensais. Nous avons constaté la même chose au moment de la dérèglementation du transport par camion. Chaque province a sa règlementation; c'est une vraie jungle.

M. Flohr: Il y a déjà en place à l'heure actuelle des inspecteurs fédéraux qui connaissent les réseaux ferroviaires et qui sont compétents en matière d'inspection. La règlementation en matière de sécurité doit continuer d'être confiée à l'autorité fédérale, du moins pour une période de transition, jusqu'à ce que les provinces s'organisent.

M. Benjamin: Je bois vos paroles. Je vous ferai parvenir une carte de membre du NPD.

Je m'interroge aussi sur un autre aspect. Je suis d'accord avec vous sur la question de la journée de 100-milles et sur le fait que les grandes sociétés ferroviaires peuvent conclure avec leurs syndicats des ententes qui sont inapplicables pour un petit réseau de 30 ou 40 milles. Même la Fraternité des cheminots le reconnaît. Les syndicats du rail savent également qu'ils ne vont pas pouvoir négocier et conclure une convention collective pour 10 ou 20 employés, de quatre ou cinq catégories distinctes. Même si vous n'aimez pas ces gars-là, vous devez leur reconnaître une certaine intelligence.

Cependant, vous avez parlé de certains employés du CN, qui ont même accepté de travailler pour vous, dès le soir de votre réunion. Qu'est-ce qui est prévu pour leur régime de retraite? Assumez-vous, tel quel, leur ancien régime du CN, ou allez-vous créer votre régime de retraite distinct? Contribuez-vous au rachat de leur régime? Qu'allez-vous faire au juste à ce sujet? Je dois dire que, pour ma part, je continue de recevoir de nombreuses lettres de retraités du CP: après 15 ans de retraite, certains sont tellement démunis qu'ils sont obligés de demander l'aide sociale. Voilà ce qu'ils méritent après avoir travaillé durant 30 ou 40 ans pour les chemins de fer. Est-ce que vous prenez des dispositions à ce sujet et, dans l'affirmative, quelles sont-elles?

[*Texte*]

Mr. Flohr: At the present time we do not have any provisions for any special additional retirement program, other than what any other citizen of Canada would qualify for.

Mr. Benjamin: Well, you don't object to your employees being organized, but you don't need a dozen unions for a small number of employees, and I agree with you. But if let's say the CB of RT&GW, which encompasses a lot of trades, came in and organized your 15 or 20 employees or whatever you've got from time to time and that they took an average of all the difference crafts and that was the pay scale—$17 an hour or whatever—would you have any objections to that? But there were also pension provisions.

Mr. Flohr: We'd have to look at the pension provisions in relation to other benefits that would also be negotiated. At the present time we do have some other benefits that we're paying on our Goderidge-Exeter railway line, which the employees have asked for; they're just not in the retirement area. But that's a give-and-take situation as to where the negotiators feel the demands of their membership are the strongest, then you work that through, even if it may affect some of the bonus profit-sharing.

Mr. Benjamin: Well, you didn't answer my question. Are you going to do something about pensions?

Mr. Flohr: My answer to your question is that the pensions issue is one of the items that would have to be bargained for, but it would have to be bargained for along with all the other issues that are laid out on the table in any kind of a bargaining session.

Mr. Benjamin: I see. You mentioned that particular line where you got rid of 30 slow orders.

Mr. Flohr: Twenty miles of slow orders.

Mr. Benjamin: Twenty miles of them, over the entire branch line.

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Benjamin: How long was that?

Mr. Flohr: A total of 70 miles.

Mr. Benjamin: And 20 miles of that distance were under a slow order.

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Benjamin: Why were you able to get rid of them? Was it because you put in new ties and fixed the road bed and ballast?

Mr. Flohr: It was a combination of new ties and ballast and surfacing.

Mr. Benjamin: Is that how the railway got around to abandoning the line, because it didn't do all those things?

Mr. Flohr: You'd have to ask CN about that.

Mr. Benjamin: Yes, okay. I have, and they lie to me.

Mr. Flohr: I just reported the way we found the line.

[*Traduction*]

M. Flohr: À l'heure actuelle, nous n'avons prévu aucun programme additionnel particulier en matière de retraite, sinon celui auquel tout citoyen canadien est admissible.

M. Benjamin: Vous n'êtes pas contre la syndicalisation mais, par ailleurs, vous n'avez pas besoin d'une douzaine de syndicats pour un très petit nombre d'employés. Je suis d'accord avec vous là-dessus. Mais, supposons que le représentant d'un syndicat du rail regroupant plusieurs corps de métier arrive à syndiquer les quelque 15 ou 20 employés qui travaillent pour vous et qu'il propose, comme taux salarial, la moyenne des taux de l'ensemble des divers corps de métier, seriez-vous d'accord? Vous auriez également à accepter certaines dispositions au sujet du régime de retraite.

M. Flohr: Il faudrait étudier le régime de retraite en fonction de l'ensemble des avantages sociaux. À l'heure actuelle, nous consentons certains autres avantages sociaux à nos employés de la ligne Goderidge-Exeter. Ils correspondent à ceux que nous ont demandés les employés, mais ils ne portent pas sur le régime de retraite. Les négociateurs doivent évaluer l'importance relative des demandes de ceux qu'ils représentent et mettre l'accent sur les aspects les plus importants, même au risque de réduire la participation aux bénéfices.

M. Benjamin: Vous n'avez pas répondu à ma question. Allez-vous faire quelque chose au sujet des régimes de retraite?

M. Flohr: Je vous réponds que les régimes de retraite sont au nombre des sujets à négocier, comme bien d'autres questions qui peuvent être abordées à la table de négociations.

M. Benjamin: Je vois. Vous nous avez parlé d'un tronçon ferroviaire où vous avez réussi à annuler 30 limites de vitesse.

M. Flohr: Des limites de vitesse qui s'appliquaient à un parcours de 20 milles.

M. Benjamin: Les obligations de limiter la vitesse s'appliquaient sur 20 milles.

M. Flohr: Oui.

M. Benjamin: Par rapport à un réseau de quelle longueur?

M. Flohr: Une longueur totale de 70 milles.

M. Benjamin: Et la limite de vitesse était sur 20 milles.

M. Flohr: Oui.

M. Benjamin: Comment avez-vous réussi à faire annuler les limites? Est-ce parce que vous avez posé de nouveaux dormants, et réparé la plateforme et le ballast?

M. Flohr: Parce que nous avons posé de nouveaux dormants et amélioré le ballast et le revêtement.

M. Benjamin: Si la société ferroviaire a fini par abandonner la ligne, est-ce justement parce qu'elle ne s'est pas occupée de tout cela?

M. Flohr: C'est au CN qu'il faudrait poser la question.

M. Benjamin: Bon, d'accord. Je l'ai fait et on m'a menti.

M. Flohr: Je vous ai simplement dit dans quel état nous avons trouvé la ligne.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Yes, I see. I agree with you. Well, they deliberately. . . Would you not agree that the main reason behind all the branch-line abandonments is that the railway wasn't interested in that any more? They only wanted through-haul mainline and that's all, or the odd secondary mainline.

• 1715

Mr. Flohr: Well, I stated that in my statement.

Mr. Benjamin: They just didn't bother with the maintenance.

Mr. Flohr: The big railroads in the United States and Canada have found that the only thing they really know how to run is the big trains on the major routes at the high speeds; they don't want to run the branch-line services. And that's not just CP and CN; it's all over North America.

Mr. Benjamin: There's where railway management and those senior railways—the biggees—are full of shit, to put it nicely.

Mr. Flohr: You also need to look at the situation from the aspect of the airline industry, though, because—

Mr. Benjamin: Just a minute. If they had listened to their employees about how to make the damn thing go they wouldn't have had those problems. But they were not interested. They didn't want to do it and they wanted out of it.

I don't know what the situation's like in the States. I'm not particularly interested in what went on in the United States. But up here in this country they were to some extent treated as a public utility and they bloody well had to answer for what they did or didn't do. Whenever the unions went to the National Transportation Commission, pointing out the things the railroads didn't do that were requirements, the railroads were patted on the head and told to go ahead.

Mr. Flohr: But along with that there was a regulated environment, and with a regulated environment you could always pass those labour costs on through to the shipper. What ultimately happened is that it drove the business away from the railroads and back to the trucks.

Mr. Benjamin: If you listened to the previous witnesses, one of them claimed he didn't pass on the cost of transportation, which you and I don't believe.

Mr. Atkinson: Mr. Flohr, on page 4 of your submission, right in the middle of the page, recommendation number 10(b) mentions running rights of VIA Rail. I concur that VIA should have running rights transferred to the new railroad. Is that statement correct? Because the report says if the present NTA abandonment procedures are maintained then the sections of the NTA should "be amended to repeal automatic vesting of VIA Canada Inc. running rights and the declaration of the railway line as a work for the general advantage of Canada".

Did you mean to say you concur that VIA should not have running rights transferred to the new railroad?

[*Translation*]

M. Benjamin: Oui, je vois. Je suis d'accord. Ils ont, intentionnellement. . . Ne seriez-vous pas d'accord pour dire que la principale raison qui explique l'abandon de voies d'embranchement, c'est le manque d'intérêt de la société ferroviaire. Elle a fini par vouloir exploiter seulement la ligne principale et tel ou tel tronçon secondaire, ici ou là.

M. Flohr: C'est bien ce que j'ai dit dans ma déclaration.

M. Benjamin: Ils ne sont pas préoccupés de l'entretien.

M. Flohr: Les grandes sociétés ferroviaires des États-Unis et du Canada ont conclu que leur compétence se limitait à l'exploitation de grands trains roulant à grande vitesse sur de grands circuits. Elles n'ont pas l'intention d'exploiter les lignes secondaires. Le phénomène ne touche pas seulement le CP et le CN mais, mais on le retrouve partout en Amérique du Nord.

M. Benjamin: C'est là qu'on peut dire que ces grosses sociétés et leurs gestionnaires se sont mis le doigt dans l'oeil jusqu'au coude, et c'est peu dire.

M. Flohr: Il faut également envisager la question dans la perspective du secteur du transport aérien, puisque. . .

M. Benjamin: Un instant. Si elles avaient pris la peine d'écouter leurs employés, elles auraient évité tous ces problèmes. Mais non, elles ont fait la sourde oreille. Elles ne voulaient rien savoir. Elles voulaient simplement tirer leur épingle du jeu.

Je ne connais pas la situation aux États-Unis et ce qui s'est passé au sud de la frontière ne m'intéresse pas tellement, d'ailleurs. Au Canada, par contre, les sociétés ferroviaires étaient considérées, dans une certaine mesure, comme des services publics et elles avaient des comptes à rendre, je vous l'assure. Lorsque les syndicats signalaient certains manquements à la Commission nationale des transports, on fermait l'oeil.

M. Flohr: Il faut dire également que la réglementation permettait de transférer les coûts de main-d'oeuvre à l'expéditeur. C'est cela, en fin de compte, qui a poussé la clientèle vers les transporteurs routiers.

M. Benjamin: L'un des témoins qui vous a précédé a prétendu qu'il ne transférait pas les coûts de transport, ce que nous ne croyons pas, ni vous, ni moi.

M. Atkinson: Monsieur Flohr, au début de la page 12 de la version française de votre mémoire, il est question de la réglementation 10 b) et des droits de circulation de VIA Rail: «Je suis d'accord pour que les droits de circulation de VIA soient transférés à la nouvelle société ferroviaire». Est-ce bien cela? Je vous cite un extrait du rapport: que, si la procédure actuelle d'abandon de la Loi sur les transports nationaux est maintenue, les articles (pertinents) soient modifiés de manière à abroger la dévolution automatique des droits de circulation à VIA Rail Canada Inc. et la déclaration que la ligne est un ouvrage à l'avantage général du Canada.

Vouliez-vous dire que vous êtes d'accord pour dire que les droits de circulation de VIA Rail ne soient pas transférés à la nouvelle société ferroviaire?

[*Texte*]

Mr. Flohr: No, that I advocate that VIA have rights transferred to the new railroad. That's what I meant to say.

Mr. Atkinson: I suppose from my reading of it that you don't agree with recommendation 10(b) then. Is that correct?

Mr. Flohr: Perhaps I didn't understand all that was behind recommendation 10(b).

Mr. Atkinson: I'm trying to figure it out, that's all. I don't mean any criticism at all.

Mr. Flohr: It's very germane, because the issue of the Sherbrooke–Saint John line is one where it's probably going to be applied first because that is tri-weekly service on that route. If the line is sold to another party and the full line remains in place, then there will be a question of whether those VIA rights will be transferred to the new party.

Mr. Atkinson: So do you think that in a short-line situation, where the VIA train runs over that line, the rights should be automatically transferred and it should maintain the rights over that line?

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Atkinson: But as you said in your proposal, they shouldn't assume all the costs of upgrading the infrastructure, beyond what would be required for a freight train operation. Is that right?

Mr. Flohr: That's correct. We're operating a rail line in San Diego, California, that is actually owned by a regional transit authority. It runs streetcars on that line during the daytime, over approximately 30 miles of track, then at midnight we come out and run the freight service after the streetcars are put away for the night and it's our railroad until 5 a.m. We pay the track maintenance cost for what would normally be considered necessary to run trains at 20 miles per hour. The streetcars actually run at 50 miles per hour, so the transit authority is paying that incremental maintenance cost to allow the higher speeds the freight railroad doesn't need to have.

• 1720

Mr. Atkinson: Is there any difficulty in working out the costs and so on for the different infrastructure?

Mr. Flohr: No. What we did in that case was that we have some sections of track that are freight-only track, so the transit authority comes back and revisits what we spend for track maintenance on those sections every five years. Then we go back and readjust the formula, because whatever we're spending on freight-only track to keep it at 20 miles per hour, that's what we pay the authority for the 30 miles of track where it's a joint operation.

Mr. Atkinson: Are you confident that can also be done here?

Mr. Flohr: Yes.

Mr. Atkinson: In terms of the inspectors, it's my understanding that—

Mr. Benjamin: I have a point of order, Mr. Chairman. I'm sorry, Mr. Atkinson. If you don't mind, I'll just be half a minute. You're all going to get lucky; I'm leaving.

[*Traduction*]

M. Flohr: Non, je propose que les droits de VIA soient transférés à la nouvelle société ferroviaire. C'est cela que je voulais dire.

M. Atkinson: D'après ce que je comprends, vous n'êtes donc, pas d'accord avec la recommandation 10 b). Est-ce exact?

M. Flohr: Je n'ai peut-être pas saisi le fond de la recommandation 10 b).

M. Atkinson: Je tente tout simplement de comprendre et non pas de vous critiquer de quelque façon que ce soit.

M. Flohr: C'est très pertinent puisque la disposition risque d'être appliquée tout d'abord dans le cas de la ligne Sherbrooke–Saint-Jean, étant donné que c'est un service tri-hebdomadaire. Si la ligne est vendue à un autre exploitant et que l'ensemble de la ligne est conservé, il faudra alors décider si les droits de VIA sont transférés à la nouvelle société ferroviaire.

M. Atkinson: Vous êtes donc d'avis que les droits de VIA devraient automatiquement être transférés au nouvel exploitant s'il s'agit d'une courte ligne?

M. Flohr: En effet.

M. Atkinson: Cependant, comme vous le dites dans votre proposition, le nouvel exploitant ne doit pas assumer d'autres coûts d'amélioration des infrastructures que ceux qui correspondent à un service de transport de marchandises. Est-ce exact?

M. Flohr: En effet. À San Diego, en Californie, nous exploitons une voie ferrée qui appartient à une agence de transport régional. Cette agence fait circuler des tramways durant la journée sur environ 30 milles de voie ferrée. À partir de minuit, lorsque les tramways sont garés pour la nuit, nous exploitons le même tronçon pour le transport de marchandises. La voie ferrée est à nous jusqu'à 5 heures environ. Nous assumons le coût de l'entretien nécessaire pour faire circuler des trains à une vitesse de 20 milles à l'heure. Étant donné que les tramways se déplacent à 50 milles à l'heure, l'agence de transport assume le coût supplémentaire d'entretien qui correspond à des vitesses plus élevées que celle qui est adoptée pour le transport de marchandises.

M. Atkinson: Le calcul du partage des coûts cause-t-il un problème?

M. Flohr: Non. Dans le cas qui nous intéresse, certains tronçons ne servent qu'au transport de marchandises, de sorte que l'agence de transport peut constater, tous les cinq ans, quels sont les coûts d'entretien qui s'appliquent à ces tronçons. Les chiffres obtenus nous permettent de corriger la formule et nous versons à l'agence, pour les 30 milles de voie ferrée exploités en commun, la partie du coût qui correspond à ce que nous dépensons pour assurer l'entretien des tronçons où la vitesse est limitée à 20 milles à l'heure.

M. Atkinson: Pensez-vous qu'on puisse en faire autant ici?

M. Flohr: Oui.

M. Atkinson: Pour ce qui est des inspecteurs, si j'ai bien compris. . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je m'excuse, monsieur Atkinson. Il me faudra à peine une demi minute. Vous avez tous de la chance: je m'apprête à partir.

[*Text*]

Mr. Flohr: The one railroader in the room, and he's running out on me now.

Mr. Benjamin: They can't get along without me over there, so I have to go over and get my budget speech; I don't have one ready. Anyway, I'm sorry about that; I just wanted to let you know. You're also going to be lucky tomorrow, because I won't be here.

Mr. Atkinson: About inspectors, from the general tone of your submission it seems that federal inspectors are competent and should continue doing that function. I think that's what's anticipated, with Ontario especially. There's going to be a memorandum of understanding, as I've been told—

Mr. Flohr: In Ontario it's actually in our charter, where there's a paragraph that says that in order to maintain the charter we must comply with the federal regulations and Ontario will do the inspection.

I'm not sure quite how Nova Scotia is going to do it yet and whether it's actually going to embody that in some kind of legislation or will put it in a regulation. I don't think we are going to have the answer in Nova Scotia until after the elections are over on May 25.

Mr. Atkinson: I take it from your submission that the general tone is that it's better to leave inspection with the federal inspectors and work out some arrangement between you, because they have the expertise now. But you've got the expertise now—

Mr. Flohr: Don't even work out an arrangement. Just keep rail safety regulation as a national jurisdiction, rather than passing it to a provincial jurisdiction, unless the province wants to pick it up and then has the lead time in order to put its own regulations together. But the issue's turning out to be a big delay issue right now, because in many cases the province doesn't know what it wants to do and it's delaying acquisitions.

Mr. Atkinson: We may have to amend our Constitution, which will be—

Mr. Manley: That's easy.

Mr. Atkinson: Yes, very easy, as Mr. Manley says. We may have a new amending formula now, but. . .

Mr. Flohr: It's simply my opinion.

Mr. Atkinson: Yes, well, from somebody who operates the lines, it's certainly important.

The report says Canadians haven't got into the business of acquiring short lines because of the lack of entrepreneurial spirit and of venture capital. Would you agree with that statement?

Mr. Flohr: No. The reason is that we just bid on the CP Dominion-Atlantic Line that runs from Windsor Junction down to the U.S. gypsum lines, then on out to the Bay of Fundy, where the gypsum is loaded and shipped out. Somebody else has beaten us to it; I don't know who it is, but CP represented that it was a Canadian company. So there are people out there.

Mr. Atkinson: Okay. What about the lack of venture capital?

[*Translation*]

M. Flohr: Voici que la seule personne qui connaît bien les chemins de fer m'abandonne.

M. Benjamin: Je suis indispensable ailleurs et je dois donc aller chercher mon discours du budget puisque je n'en ai pas préparé un d'avance. De toute manière, je m'excuse. Je tenais tout simplement à le faire et à vous dire que demain est également un jour de chance pour vous, puisque je n'y serai pas non plus.

M. Atkinson: Il se dégage de votre mémoire que les inspecteurs fédéraux sont compétents et qu'ils doivent continuer à exercer leurs fonctions. C'est d'ailleurs ce qui est prévu, je crois, notamment dans le cas de l'Ontario. D'après ce que j'ai appris, un protocole est prévu. . .

M. Flohr: Dans le cas de l'Ontario, pour que notre charte reste en vigueur, nous sommes tenus de respecter la réglementation fédérale et l'Ontario a la responsabilité de l'inspection.

Je ne sais pas au juste ce que va faire la Nouvelle-Écosse, et si on prévoit une mesure législative ou un règlement. Je ne crois pas que nous le saurons avant les résultats des élections du 25 mai en Nouvelle-Écosse.

M. Atkinson: Il ressort de votre mémoire, me semble-t-il, qu'il est préférable de laisser l'inspection aux inspecteurs fédéraux et de conclure une entente avec vous, puisqu'ils ont la compétence voulue à l'heure actuelle. Mais vous avez maintenant la compétence—

M. Flohr: Je ne recommande même pas une entente. Je propose que la réglementation s'appliquant à la sécurité du transport ferroviaire continue de relever du fédéral au lieu de devenir une compétence provinciale, à moins que la province souhaite en assumer la responsabilité et dispose du temps voulu pour élaborer sa réglementation. Il s'agit d'une question qui entraine d'importants retards à l'heure actuelle puisque, dans bien des cas, la province n'a pas défini ses objectifs et que cela retarde les acquisitions.

M. Atkinson: Nous aurons peut-être à modifier notre Constitution, ce qui devrait..

M. Manley: Rien de plus facile.

M. Atkinson: En effet. C'est tellement facile, comme le dit M. Manley. Nous avons peut-être une nouvelle formule de modification, mais. . .

M. Flohr: Je vous donne mon avis, tout simplement.

M. Atkinson: En effet, l'avis d'un exploitant ferroviaire est certainement important.

D'après le rapport, si les Canadiens n'ont pas fait l'acquisition de courtes lignes, c'est à cause d'un manque d'esprit d'entreprise et de capital de risque. Êtes-vous d'accord là-dessus?

M. Flohr: Non. Nous venons de faire une offre visant la ligne CP Dominion-Atlantic, qui va de Windsor Junction vers le sud jusqu'aux lignes de transport du gypse des États-Unis, puis vers la Baie de Fundy, jusqu'au point de chargement et d'expédition du gypse. Or, un concurrent nous a eu de vitesse. Je ne sais pas de qui il s'agit, mais le CP nous a laissé savoir qu'il s'agissait d'une société canadienne. Il existe donc des entrepreneurs.

M. Atkinson: Bon, d'accord. Et, pour ce qui est du manque de capital de risque?

[*Texte*]

Mr. Flohr: It's a problem no matter where you're dealing in business, whether in the United States or in Canada.

Mr. Atkinson: Is that for railways specifically?

Mr. Flohr: It's been a challenge in the railroad industry, yes.

Mr. Atkinson: Is that because of the nature of the business?

Mr. Flohr: What I'm seeing is that the big railroads don't want to sell a line to an untried operator—someone who's never run a railroad before. That goes back to my original statement that the big railroads are still looking at these branch lines as feeders to the main-line system. They'd rather sell to someone who has experience, rather than try someone who's never done it before. I think that's the bigger problem, along with how they develop confidence in somebody if they've had no previous experience. It is a question of how do you get into the business.

• 1725

Mr. Atkinson: Where is the source of venture capital? Is it mainly through banks, or is there some other source?

Mr. Flohr: When we started the company back in 1977, our original source of venture capital was our capitalization for $500,000, and $250,000 came from a venture capital fund that had been set up by a family, with the remainder coming from individual investors. We really just went out knocking on doors to raise the funds. Since then, we have had four additional equity-raising rounds. We've even got a life insurance company as one of our venture capital investors now.

Mr. Atkinson: Okay. Is the equity on the markets in compliance with the Security and Exchange Commission and so on?

Mr. Flohr: Yes, we are not publicly traded yet. We are looking at going public next year, but all that equity-raising as a closely-held corporation was in full compliance with what we call the Security and Exchange Commission regulations in the United States.

Mr. Atkinson: Okay. I know I may be getting personal here, but is all that done in the United States, or have you tried doing any of it in Canada?

Mr. Flohr: We have not tried equity-raising here in Canada. Just two weeks ago I was in Toronto, though, and we did have some meetings with people who have expressed an interest in providing equity capital for us making additional acquisitions here in Canada. But we haven't acted on that interest yet because we don't need equity right now.

Mr. Atkinson: Have you looked at the entire rail system across Canada and tried to anticipate what you think are the opportunities?

Mr. Flohr: I don't want to say I've looked at the system across Canada. I have looked it at it in some detail east of Thunder Bay, and along with that I give speeches to organizations such as the Canadian Manufacturers' Association and in the speech I start by putting a $20 bill on the podium and saying that I'll make a bet with them that if they have a plant on a branch line of a large railroad today, within the next five years that rail line is going to be operated by a feeder railroad company.

[*Traduction*]

M. Flohr: Le problème se pose partout dans le monde des affaires, aussi bien aux États-Unis qu'au Canada.

M. Atkinson: Parlez-vous du secteur ferroviaire en particulier?

M. Flohr: Le problème se pose dans le secteur ferroviaire, effectivement.

M. Atkinson: Est-ce à cause de la nature du secteur?

M. Flohr: D'après mon expérience, les grandes sociétés ferroviaires ne souhaitent pas vendre une ligne à un exploitant inexpérimenté—à quelqu'un qui n'a jamais dirigé une société de chemins de fer. Ce qui revient, en quelque sorte, à ce que je disais au départ, à savoir que les grandes sociétés ferroviaires continuent d'envisager les lignes secondaires comme tributaires du réseau principal. Elles préfèrent vendre à des gens d'expérience plutôt que de faire confiance à de nouveaux venus. Il est difficile pour quelqu'un qui n'a pas d'expérience d'inspirer confiance. La question est: Comment se lancer en affaires?

M. Atkinson: D'où vient le capital de risque? Des banques ou d'autres sources?

M. Flohr: Lorsque nous nous sommes lancés en affaires, en 1977, notre première source de capital de risque a été notre structure de capital de 500 000$; 250 000$ venaient d'un fonds de capital de risque établi par une famille, le reste, d'investisseurs individuels. Nous avons tout simplement sollicité des fonds. Depuis, nous avons procédé à quatre levées supplémentaires de fonds. Nous comptons actuellement une société d'assurance-vie parmi nos investisseurs de capital de risque.

M. Atkinson: Avez-vous respecté les règlements de la Commission des valeurs etc. pour ces levées de fonds propres?

M. Flohr: Oui, nos actions ne sont pas encore librement négociables. Nous espérons qu'elles le seront l'an prochain, mais pour ce qui est de nos levées de fonds en tant que société fermée à peu d'actionnaires, nous avons respecté tous les règlements de la Commission des valeurs aux États-Unis.

M. Atkinson: Bien. Je sais que je commence à poser des questions un peu personnelles, mais est-ce que vous faites vos levées de fonds seulement aux États-Unis? Avez-vous essayé au Canada?

M. Flohr: Nous n'avons pas essayé d'effectuer des levées de fonds au Canada. J'étais à Toronto il y a deux semaines cependant. Nous y avons rencontré des gens intéressés à investir chez nous en vue d'autres acquisitions au Canada. Nous n'avons cependant pas donné suite à cette manifestation d'intérêt parce que nous n'avons pas besoin de capital supplémentaire à ce moment-ci.

M. Atkinson: Avez-vous examiné le réseau ferroviaire tout entier au Canada en vue d'acquisitions possibles?

M. Flohr: Je ne peux pas dire que j'ai examiné l'ensemble du réseau canadien, mais je l'ai fait assez méthodiquement pour la partie qui se trouve à l'est de Thunder Bay. Par ailleurs, j'ai donné des conférences à des organismes comme l'Association des manufacturiers canadiens. Lors de ces conférences, je commence toujours par mettre un billet de 20$ sur le podium. Ensuite, je parie avec les personnes présentes que l'embranchement sur lequel se trouve leur usine, et qui est actuellement desservi par une grande société ferroviaire, le sera par une société secondaire d'apport d'ici cinq ans.

[*Text*]

Mr. Atkinson: This is a throwaway line, and I know it will get me in trouble because I don't know the answer, but I understand that for 18 months our federal and provincial governments have been trying to map out the basic rail system in Canada and it sounds as if you can do that east of Thunder Bay right now, as a business person. Is that correct?

Mr. Flohr: With the information I have I can do a pretty good job, and with more information probably do a better one.

Mr. Atkinson: I will leave it there. I thought that was a good ending.

The Chairman: The very best. I want to express our appreciation on behalf of the committee for your taking your time and being with us today. We found your story very interesting and will be watching with that much more interest in the weeks and months ahead as to how you're going to manage.

I have a particular interest in what's taking place down east because I come from the Saint John area and have grave concerns about the impact of the abandonment of that line from Sherbrooke through to Saint John, if that's what takes place. Abandonment has absolutely the potential for phenomenal implications on the Port of Saint John and to trade in the entire Atlantic region, particularly in view of the potential of NAFTA and free trade in general. So I am most interested in the comments you have made.

Also, of course, there is the impact on VIA Rail. I am not quite certain how you might approach that, particularly in view of the fact that it would be necessary to maintain that line to the extent that high-speed travel would be capable of using it and short-line railroads are just not in the business of high-speed rail.

Mr. Flohr: The majority of the line is for travel at 45 miles per hour, and that's a point from Sherbrooke to where the Bangor and Aroostook line intersects. There's almost no traffic originating or terminating along that segment of the line.

• 1730

If we did acquire the line we'd probably run our trains at 45 miles an hour too, just to get over that territory as quickly as we can. So we'd probably keep that at just exactly the speed it is now and at which VIA operates on it. The bigger issue is when you get east of that point, where the freight trains are going slower than VIA wants to go.

The other point, Mr. Chairman, is that I do want to thank you all for the way you, representing Canada, have done business with us. It's been a challenge getting a railroad up and running, but I'll tell you that once we got the line running it's a wonderful working relationship, with the shippers, the communities, and the government. It's been very rewarding, and we wouldn't be spending all this time trying to do more business up here if we didn't feel it was rewarding. So please look at all my comments as being addressed to just how to do it better, because once we were in business and running, we're very pleased with the way everything has gone. Thank you very much.

[*Translation*]

M. Atkinson: Je vous pose cette question à tout hasard, car je ne sais pas si vous pouvez y répondre. Je crois comprendre que, depuis 18 mois, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux essaient de faire la carte du réseau ferroviaire primaire au Canada. Il semble qu'en tant qu'homme d'affaires, vous puissiez le faire vous-même pour ce qui est de la partie à l'Est de Thunder Bay.

M. Flohr: Avec les renseignements que j'ai actuellement, je pourrais effectivement le faire, mais avec plus d'informations, je pourrais sans doute faire mieux.

M. Atkinson: Je pense que c'est un excellent mot de la fin.

Le président: Tout à fait. Je vous remercie d'avoir accepté de rencontrer le comité aujourd'hui. Nous avons trouvé vos propos très intéressants et suivrons attentivement les événements qui se produiront au cours des prochaines semaines et des prochains mois.

J'ai un intérêt particulier pour ce qui se passe dans l'Est du Canada, parce que je viens de la région de Saint John et que je m'inquiète beaucoup de l'impact que pourrait avoir l'abandon de la ligne Sherbrooke—Saint John, le cas échéant. Cela pourrait causer un tort énorme au port de Saint John et, de façon générale, au commerce dans toute la région atlantique, particulièrement dans le contexte de l'ALÉNA et du libre-échange. Je vous ai donc écouté attentivement.

Il y a également l'impact sur VIA Rail. Je ne sais pas quelle pourrait être votre approche, compte tenu du fait que cette ligne devrait pouvoir servir aux trains à grande vitesse et que les sociétés qui exploitent les courtes lignes n'ont pas à s'occuper des trains à grande vitesse.

M. Flohr: La plus grande partie de cette ligne, de Sherbrooke à l'intersection des lignes de Bangor et d'Aroostook, commande une vitesse de 45 milles à l'heure. Il n'y a presque pas de départs ou d'arrivées le long de ce tronçon.

Si nous faisons l'acquisition de cette ligne, nos trains rouleront probablement aussi à 45 milles à l'heure, pour franchir cette distance le plus rapidement possible. Nous roulerons à la même vitesse que VIA Rail actuellement. Le problème, si problème il y a, survient plus à l'Est, là où les trains de marchandise se déplacent plus lentement que ceux de VIA Rail.

J'aimerais ajouter quelque chose, monsieur le président: Je tiens à vous remercier tous, vous qui représentez le Canada, pour la façon dont vous traitez avec nous. Nous avons eu du mal à nous organiser, mais une fois que nous avons commencé à exploiter la ligne, nos relations avec les expéditeurs, les collectivités et le gouvernement ont été excellentes. Nous avons trouvé l'expérience très enrichissante. C'est la raison pour laquelle nous sommes si intéressés à étendre nos opérations ici. Mes critiques, s'il s'agissait de critiques, se voulaient constructives. Une fois lancés, nous n'avons eu aucun problème. Merci beaucoup.

[*Texte*]

The Chairman: The very best. Thank you and good luck.

The next meeting of the committee is tomorrow at 10 a.m. in Room 269 of the West Block. This meeting is now adjourned.

[*Traduction*]

Le président: Je vous souhaite la meilleure des chances.

La prochaine réunion du comité aura lieu demain à 10 heures, pièce 269 de l'édifice de l'Ouest. La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Manufacturers' Association:

Wayne Howard, Chairman, CMA National Transportation Committee; Vice President, Unilever –Lipton Monarch;

Wayne Smith, Manager, Traffic & Transportation Department, INCO Ltd.;

Ted Zier–Vogel, Vice President, Noranda Sales Corporation Ltd.;

Don Weirsma, Manager of Transportation.

From Railtex:

Bruce Flohr, President.

TÉMOINS

De l'Association des manufacturiers canadiens:

Wayne Howard, Président, Comité national des transports; Vice–président, Unilever –Lipton Monarch;

Wayne Smith, Gérant, Trafic et Transport, INCO Ltd.;

Ted Zier–Vogel, Vice–président, Noranda Sales Coporation Ltd.;

Don Weirsma, Directeur des transports.

De Railtex :

Bruce Flohr, Président.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Government Publications

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 48

Thursday, April 29, 1993

Chairperson: Robert A. Corbett

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 48

Le jeudi 29 avril 1993

Président: Robert A. Corbett

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Transport

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des

Transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Orders 32(5) and 108(2), consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled: ''Competition in Transportation – Policy and Legislation in Review''

CONCERNANT:

Conformément aux articles 32(5) et 108(2) du Règlement, examen du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: «La concurrence dans les transports – Regard sur la politique et la législation»

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

LIBRARY
MAY 27 1993

Third Session of the Thirty-fourth Parliament,
1991-92-93

Troisième session de la trente-quatrième législature,
1991-1992-1993

25601—1

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Robert A. Corbett

Vice-Chairmen: Ken Atkinson
Stan Keyes

Members

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Marc Toupin

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

Président: Robert A. Corbett

Vice-présidents: Ken Atkinson
Stan Keyes

Membres

Iain Angus
Gilbert Chartrand
John Manley
Lee Richardson
Geoff Wilson—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Marc Toupin

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 29, 1993
(65)

[*Text*]

The Standing Committee on Transport met at 10:05 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Vice Chairman, Ken Atkinson, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ken Atkinson, John Manley, Lee Richardson and Geoff Wilson.

Acting Member present: Ross Belsher for Robert A. Corbett.

Other Member present: Greg Thompson.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer; David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Industrial Transportation League: Maria Rehner, President; Geoffrey R. Cowell, Manager, Transportation Department, Noranda Sales Corporation. *From the Canadian Air Line Pilots Association:* Capt. Harvey Bergen, First Vice President; Roger Burgess-Webb, Manager, Information Services. *From the Canadian Business Aircraft Association:* J.B. Lyon, President.

In accordance with its mandate under Standing Orders 32(5) and 108(2), the Committee resumed consideration of the N.T.A. Review Commission's Report entitled "Competition in Transportation - Policy and Legislation in Review".

Maria Rehner made a statement and, with the other witness, answered questions.

Harvey Bergen made a statement and, with the other witness, answered questions.

J.B. Lyon made a statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 29 AVRIL 1993
(65)

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports se réunit à 10 h 05, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Ken Atkinson (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ken Atkinson, John Manley, Lee Richardson et Geoff Wilson.

Membre suppléant présent: Ross Belsher remplace Robert A. Corbett.

Autre député présent: Greg Thompson.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche; David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Ligue canadienne de transport industriel: Maria Rehner, présidente; Geoffrey R. Cowell, gérant, Transport, Noranda Sales Corporation. *De l'Association canadienne des pilotes de ligne:* Capt Harvey Bergen, premier vice-président; Roger Burgess-Webb, directeur, Information. *De Canadian Business Aircraft Association:* J.B. Lyon, président.

Conformément au mandat que lui confèrent les paragraphes 32(5) et 108(2) du Règlement, le Comité étudie le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux, «La concurrence dans les transports - Regard sur la politique et la législation».

Maria Rehner fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Harvey Bergen fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

J.B. Lyon fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

À 12 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Marc Toupin

[*Text*]

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

Thursday, April 29, 1993

• 1007

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Order.

We're considering the NTA Review Commission's report entitled *Competition in Transportation: Policy and Legislation in Review.* We have before us, from the Canadian Industrial Transportation League, Maria Rehner, president, and Geoffrey Cowell, a manager.

Welcome to the committee. We look forward to your brief.

Ms Maria Rehner (President, Canadian Industrial Transportation League): Thank you very much, Mr. Chairman.

Just a further word, gentlemen, on who and what we are. The Canadian Industrial Transportation League is a business association; it is an industry association. We represent some 420 corporate members with respect to their purchasing of transportation services.

To that end, on behalf of the CITL, I, as president, would like to thank this body for having tendered an invitation to us to come and discuss with you this morning the National Transportation Act Review Commission report. We appreciate this opportunity.

I believe that you have already in your possession a summary position that the CITL has tendered with respect to certain provisions within the report where we believe we might have some concerns.

This morning, in the time allotted to us for our presentation, I wish to amplify one particular item we have addressed within that report, which is with respect to recommendation 8. So my oral comments are going to be about recommendation 8 only; however, we will certainly be pleased to address other matters that we have raised in our general brief and any other question the standing committee wishes to put to us.

During the consultative process that resulted in the National Transportation Act, 1987, and subsequent to the enactment of that legislation, the CITL has been on record as supporting federally regulated rail carriers in their need expeditiously to abandon light-density lines. I repeat that: light-density lines. As shippers, we appreciate the need for railways to have greater control over the management of their plant. However, our support in this regard has always been tempered with a caveat, which is that federally regulated railways ought to be able to abandon and convey lines under the proviso that the abandonment or conveyance is neither contrived through demarketing nor a sham transaction.

• 1010

Indeed, in the case of conveyance the user community would wish to have some assurance that the subsequent operator will continue in the business of railroading. Competitive access provisions will continue to apply to that line, and any subsidies currently available to the current operator will not be transferred to the new operator as of right.

[*Translation*]

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

Le jeudi 29 avril 1993

Le vice-président (M. Atkinson): La séance est ouverte.

Nous étudions le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux intitulé: *La concurrence dans les transports—Regard sur la politique et la législation.* Nous avons comme premier témoin, M^me^ Maria Rehner, présidente et M. Geoffrey Cowell, gérant de la Ligue canadienne de transport industriel.

Bienvenue au comité. Nous avons hâte de vous entendre.

Mme Maria Rehner (présidente, Ligue canadienne de transport industriel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour commencer, messieurs, un petit mot sur qui nous sommes et ce que nous sommes. La Ligue canadienne de transport industriel est une association industrielle. Nous sommes les représentants de quelque 420 compagnies et sociétés pour tout ce qui concerne leurs achats de services de transport.

J'aimerais, en tant que présidente de la LCTI, et en son nom, vous remercier de nous avoir invités à venir discuter ce matin du rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux.

Je crois que vous avez déjà en votre possession le document dans lequel la LCTI présente brièvement ses réserves envers certaines des dispositions contenues dans le rapport.

Ce matin, pendant le temps qui nous a été accordé, j'aimerais vous parler plus particulièrement d'une des recommandations de ce rapport, la recommandations numéro 8. Il est bien entendu qu'après cette présentation orale, si vous voulez nous poser des questions sur le contenu de notre mémoire général, ou toute autre question, nous nous ferons un plaisir d'y répondre.

Pendant le processus de consultation qui a mené au dépôt et à l'adoption de la loi de 1987 sur les transports nationaux, la LCTI ne s'est jamais opposée aux demandes d'abandon des lignes à faible densité des transporteurs ferroviaires réglementés par le fédéral. Je répète: les lignes à faible densité. En tant que client, nous comprenons fort bien que les chemins de fer veuillent exercer un plus grand contrôle sur la gestion de leurs opérations. Cependant, nous avons toujours émis une petite réserve: les chemins de fer réglementés par le fédéral doivent être autorisés à abandonner et à céder leurs lignes à condition que cet abandon ou cette cession ne soit ni l'aboutissement de manoeuvres de démarketing, ni une simple transaction fictive.

En cas de cession, les usagers aimeraient avoir l'assurance que le nouvel exploitant maintiendra le service; que les dispositions d'accès concurrentiel continueront à s'appliquer à la ligne et que toute subvention versée à l'exploitant actuel ne sera pas automatiquement transférée au nouvel exploitant.

[*Texte*]

Within these parameters the CITL supports line abandonment. However, we add that our comfort level with respect to line conveyances would be greatly increased by the coordination and harmonization of federal and provincial railway regulations.

We enthusiastically support the review commission's conclusion on page 230 of volume I where they say:

> Analogous competitive rail access and freight rate rights should be available to shippers on the lines of either

—a federally or provincially regulated railway. We regret that this was not included in the report as a recommendation.

In its report the commission envisages a continued role for the agency with respect to line abandonment, and we can support this. We note, however, our concern that, under the recommendations, a determination on lines retained in the public interest would be made by the agency. Regrettably, that determination would not be made pursuant to an objective criterion prescribed in law. We submit that the public interest must not be defined and administered through subjective guidelines of a quasi-judicial tribunal. Accordingly, we offer the following remarks.

The greatest challenge facing all industry today is productivity. We submit that this can be enhanced only through healthy competition, which promotes increased output, improved cost control, and more efficient resource management. Shippers appreciate the contributions of each of these factors to enhancing productivity, and to that end we recognize that railways must be able to streamline their plant. However, when that ability to rationalize plant begins to diminish competition, the streamlining process must be constrained. Some limits must be set.

Here I would suggest to this committee that indeed the commission has recommended precisely this in recommendation 40.

With this in mind, the CITL cannot help but review recommendation 8 and view it with some concern. Paragraph (a) appears to recommend complete freedom to abandon or convey lines. It would remove any criteria pursuant to which abandonment and conveyances would occur. The wide latitude to abandon that the report contemplates could potentially impede competitive access; it could segment the network; and it could curtail any structured competition between rail carriers.

When these hearings began some four weeks ago, Mr. Tellier, from the Canadian National Railway Company, spoke to the issue of abandonment and conveyance. You will recall that he stated that a significant amount of the 100,000 miles of CN track in eastern Canada could be turned over to short-line operators. He pointed to northern Quebec as a specific example. Following his appearance, Mr. Tellier said to the press that most of Quebec could be short-lined.

Regrettably, as I said earlier, the notion of harmonizing federal and provincial rail regulations does not take the form of a recommendation in the commission's report. Consequently, when Mr. Tellier contemplates CN short-lining much of the

[*Traduction*]

À ces conditions, la LCTI ne s'oppose pas aux abandons de lignes. Cependant, une coordination et une harmonisation des règlements ferroviaires provinciaux et fédéraux en matière de cession de lignes nous rassureraient encore plus.

Nous applaudissons la conclusion de la Commission qui se trouve à la page 253 du volume I, quand elle dit:

> Les expéditeurs empruntant les lignes de l'une ou l'autre catégorie de chemins de fer (devraient pouvoir) se prévaloir de droits analogues en matière de tarifs de fret et d'accès concurrentiel.

. . .nous regrettons qu'elle n'ait pas inclus cela comme recommandation dans son rapport.

Dans son rapport, la Commission envisage que l'Office continue à jouer un rôle en matière d'abandon de lignes et nous sommes tout à fait d'accord. Cependant, nous notons que c'est à l'Office qu'il reviendra de déterminer si une ligne est d'utilité publique et si elle doit donc être maintenue. Il est regrettable que cette détermination ne soit pas assujettie à un critère objectif prescrit par la loi. Nous estimons que l'intérêt public ne doit pas être défini et administré au nom des directives subjectives d'un tribunal quasi-judiciaire. En conséquence, nous faisons les remarques suivantes.

Le plus grand défit que doit aujourd'hui relever toute l'industrie est celui de la productivité. Une concurrence saine qui induit des augmentations de productivité, un meilleur contrôle des coûts et une gestion plus efficace des ressources, peut l'y aider. Les expéditeurs comprennent en quoi chacun de ces facteurs favorise la productivité et, dans ce sens, nous comprenons la nécessité pour les chemins de fer de rationaliser leurs activités. Cependant, quand cette rationalisation se fait aux dépens de la concurrence, il faut intervenir. Il faut lui fixer des limites.

Je me permets d'ailleurs de vous faire remarquer que c'est exactement ce que dit la Commission à la recommandation nº 40.

C'est dans ce contexte que la LCTI émet des réserves concernant la recommandation nº 8. Le paragraphe a) semble recommander une liberté complète en matière d'abandon ou de cession de lignes. Il n'y aurait plus de critères. Cette latitude presque illimitée envisagée par les commissaires pourrait mettre en danger le principe d'accès concurrentiel, entraîner une fragmentation du réseau, et limiter toute concurrence structurée entre les transporteurs ferroviaires.

Lorsque ces audiences ont commencé il y a environ quatre semaines, M. Tellier, de la Compagnie des chemins de fer nationaux, a parlé de la question des abandons et des cessions. Vous vous souviendrez qu'il a déclaré qu'une partie importante des 100 000 milles de voies du CN dans l'est du Canada pourrait être confiée à des exploitants de lignes courtes. Il a donné comme exemple la région du nord du Québec. Après sa comparution, M. Tellier a dit à la presse qu'au Québec il ne resterait pratiquement plus que des lignes courtes.

Il est regrettable, comme je l'ai dit tout à l'heure, que la notion d'harmonisation des règlements ferroviaires provinciaux et fédéraux ne fasse pas l'objet d'une recommandation dans le rapport de la Commission. En conséquence, quand M. Tellier

[*Text*]

eastern network, we have no assurance that, given the lack of harmony in regulation, such an action would not leave shippers stranded between two incompatible regimes. This would undermine the competitive access provisions currently existing in the National Transportation Act, 1987.

• 1015

The CITL suggests that even if buyers could be found for those lines, competitive access would be jeopardized unless efforts to harmonize federal and provincial rail regimes are successful.

Furthermore, buyers may be found for some of those lines, while others, in the scenario envisioned by the commission, would certainly remain on the market, perhaps under the authority of the agency, for some time, and then they probably might be abandoned. Where abandonment is authorized without any forethought to an integrated network, this could result in segmentation of the network, a fear echoed by Mr. Keyes when he queried Mr. Tellier with the words: "Where is the line where CN says it's necessary to maintain and hold that line and not sell it off or chop up a national railway system?" Indeed, Maître Cantin of CN appeared to confirm this when he referred to the fraction process that takes place right now with respect to abandonment and conveyance.

Through segmentation, rail carriers in effect could determine the routing of traffic. The remaining route might not be the most efficient or cost-effective route for the shipper. In this manner segmentation can destroy the integrity of the network and can frustrate Canadian transportation policy, which currently espouses the creation of an environment for efficient transportation services.

The possibility is also raised of the strategic abandonment of a subdivision connecting to an interchange that would sever the carriers, and therefore the shippers' link to connecting carriers. Consequently, the right of a shipper to interswitch becomes moot. The competitive access provisions were drawn with the notion of providing access to the lines of another carrier. Any sort of abandonment or conveyance that denies that access would be unacceptable to the user community.

For this reason the CITL would argue that transborder links and connections to interchanges should be treated in a more circumspect manner and not be subject to uncontrolled abandonment.

The rail network does not exist in a vacuum. The review commission's recommendation 8 could support vast abandonment of lines and conveyances to short-line operators, which would serve to undermine the integrity of the network and the competitive provisions as they currently exist in the act.

In that event, competition will have even less bearing on the shipper's choice in selecting the most efficacious route for its traffic. Under a network of short-line railways, many of the provisions that compel competitive access for federally regulated railways will be lost to the provincial jurisdiction.

[*Translation*]

envisage de transformer en lignes courtes la majorité du réseau désservant l'est du pays nous n'avons aucune assurance, étant donné le manque d'harmonisation des règlements, qu'une telle mesure ne laissera pas en plan les expéditeurs entre deux régimes incompatibles. Ce serait contraire aux dispositions d'accès concurrentiel de la Loi de 1987 sur les transports nationaux.

À notre avis, même si on trouvait des acheteurs pour ces lignes, l'accès concurrentiel serait limité à moins que les efforts d'harmonisation des régimes ferroviaires provinciaux et fédéral ne soit couronnés de succès.

De plus, il est possible qu'on trouve des acheteurs pour certaines de ces lignes, alors que d'autres, dans le scénario envisagé par la Commission, resteraient certainement sur le marché, peut-être sous la responsabilité de l'Office, pendant un certain temps, puis finiraient probablement par être abandonnées. Si les abandons sont autorisés sans réfléchir aux conséquences pour le réseau, ce dernier risque la fragmentation, crainte évoquée par M. Keyes lorsqu'il a posé la question suivante à monsieur Tellier: «Jusqu'où ira le CN avant de décider qu'il est nécessaire de conserver telle ou telle ligne au lieu de la vendre et d'en amputer le système national de chemins de fer?» Maître Cantin du CN a justement semblé le confirmer en parlant du processus de fractionnement entraîné par ces abandons et ces cessions.

A cause de cette fragmentation, ce sont les transporteurs ferroviaires qui décideraient de l'itinéraire suivi par les produits transportés. Il n'est pas certain que ce serait le plus efficace ou le plus rentable pour les expéditeurs. Cette fragmentation pourrait entraîner l'éclatement du réseau et aller à l'encontre de la politique de transport actuelle qui vise à créer un environnement propice à des services de transport efficaces.

Il y a aussi la possibilité de l'abandon de lignes de raccordement, ce qui couperait l'accès des transporteurs, et donc des expéditeurs, aura correspondances empêchant ces derniers d'utiliser divers réseau différents. Les dispositions d'accès concurrentiel ont pour but, entre autres, d'assurer la correspondance d'un transporteur à l'autre. Les usagers n'accepteront aucune espèce d'abandon ou de cession supprimant cette possibilité.

Pour cette raison, la LCTI estime que les liaisons transfrontalières et les lignes de correspondance devraient être traitées d'une manière plus circonspecte et ne pas être à la merci d'abandons incontrôlés.

Notre réseau de chemins de fer n'est pas une vue de l'esprit. La recommandation n° 8 de la Commission pourrait autoriser la multiplication des abandons de lignes et des cessions à des exploitants de lignes courtes, ce qui minerait l'intégrité du réseau et bafouerait les dispositions d'accès concurrentiel figurant dans la loi actuelle.

Dans cette éventualité, le facteur concurrentiel aura encore moins de poids quand l'expéditeur choisira l'itinéraire le plus efficace pour ses marchandises. Dans un réseau de chemin de fer de ligne courte, nombre des dispositions qui imposent l'accès concurrentiel aux chemins de fer réglementés par le fédéral disparaitront dans les limbes de la juridiction provinciale.

[*Texte*]

The commission has acknowledged that Canadian railways have not competed on domestic traffic. If these abandonment conveyance recommendations are implemented in their current form, then Canadian rail carriers might have found a new avenue by which to curtail competition with respect to that domestic traffic.

That is my opening statement. We will be prepared to answer any questions the committee may have. Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Ms Rehner.

Mr. Manley.

Mr. Manley (Ottawa South): Thank you for your presentation, and welcome to the committee. You've certainly opened with a volley of views that should fuel some discussion—I suspect more from the other side than from mine, but I'd like to get you at least started by asking you this.

You've said, obviously correctly, that the rail network does not exist in a vacuum; but I would guess that if the railways were here they would say that railway companies don't exist in a vacuum either and that they need to make money in order to survive.

• 1020

It seems to me that what you're suggesting would certainly raise questions about whether the ability of a railway company to make a profit on a particular line should even be taken into consideration when the abandonment application is being made. You're saying that really the existence of competition is the ultimate good and that this is what needs to be preserved.

Is that a fair reading of what you've told us?

Ms Rehner: Indeed, that is not what I'm saying. We are saying that in the first instance one has to took at this entire network, so we have some concern about recommendation 8, where indeed we see no constraints at all. It appears to us, on its face, that one can abandon willy-nilly. That frightens us somewhat, because there would no longer be any rules.

Do the railways need to make money? Absolutely they need to make money, because if they don't, then we will certainly not have a railway at all and we will be no better off than we will be if they abandon willy-nilly. However, there ought to be some structure within which the abandonment and/or conveyance takes place. I suggest to you that if there is a rail line on which 3 cars, 5 cars, 10 cars, 20 cars, 50 cars, or perhaps even 100 cars run a year, that line would be called a light-density line, and when I started my opening remarks I said, "Abandon light-density lines". We have no problem with that.

There is one caveat. If that light-density line leads us to an international border point or to an interchange, then we would like to have a look at that. We would like to see if it is necessary to place constraints on that; but, other than that, we are not telling rail carriers that they must maintain everything.

On the other hand, if the line is carrying 1,000 carloads a year, then I suggest to you that this is not light density and a railway company indeed ought to be able to make money on it.

[*Traduction*]

La commission reconnaît que les chemins de fer canadiens ne se concurrencent pas sur le plan national. Si ces recommandations d'abandons et de cessions sont appliquées sous leur forme actuelle, il est possible que les transporteurs ferroviaires canadiens aient à leur disposition un nouveau moyen de limiter encore plus la concurrence.

C'est tout ce que j'avais à dire. Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Merci.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, madame Rehner.

Monsieur Manley.

M. Manley (Ottawa-Sud): Je vous remercie de votre exposé et je vous souhaite la bienvenue au comité. Vous nous avez donné certainement de quoi alimenter la discussion—peut-être plus, je crois, de l'autre côté que du mien, mais j'aimerais quand même vous poser une question.

Vous avez dit, à juste titre, que notre réseau de chemin de fer n'est pas une vue de l'esprit. Je suppose que si les représentants des compagnies de chemins de fer étaient ici, ils diraient aussi que celles-ci ne sont pas une vue de l'esprit et que, pour survivre, il leur faut gagner de l'argent.

À vous entendre, on pourrait même se demander si, pour vous, le fait qu'une ligne rapporte ou non de l'argent doit être pris en considération lorsqu'une demande d'abandon de ligne est présente. Pour vous, il n'y a en réalité qu'un seul critère, la concurrence, et il faut le protéger à tout prix.

C'est bien ce que vous nous dites?

Mme Rehner: Absolument pas. Nous disons pour commencer qu'il faut tenir compte de l'ensemble du réseau et c'est la raison pour laquelle la recommandation nº 8 nous inquiète car elle ne prévoit aucune contrainte. Elle semble,à première vue, accorder aux compagnies le droit d'abandonner des lignes à leur guise. Cela nous inquiète, car il n'y aurait plus de règles.

Les compagnies de chemins de fer doivent-elles gagner de l'argent? Absolument, car, sinon, nous n'en aurions certainement plus aucune et notre situation ne serait pas plus rose que si elles obtiennent le droit d'abandonner des lignes comme bon leur semble. Nous estimons que ces abandons et ces cessions devraient être structurés. Si, sur une ligne, ne passent que 3, 5, 10, 20, 50 ou peut-être même 100 wagons par an, on peut la qualifier de ligne à faible densité, et tout à l'heure j'ai conseillé d'abandonner les lignes à faible densité. Cela ne nous pose pas de problème.

Il y a cependant une petite réserve. Si cette ligne à faible densité nous mène à un poste frontière international ou à un point de correspondance, nous aimerions que ce facteur soit pris en considération. Nous aimerions que, dans un tel cas, certains contraintes soient respectées. Ceci mis à part, nous ne voulons pas imposer aux transporteurs ferroviaires de garder toutes leurs lignes.

En revanche, si 1 000 wagons par an empruntent cette ligne, nous considérons que ce n'est pas une ligne à faible densité et que la compagnie de chemin de fer devrait pouvoir en tirer un bénéfice.

[*Text*]

Again I come to Mr. Tellier's comments in front of this committee, and I would ask a question. I do not know the answer; but, with respect to a question on the Sydney–Truro line, Mr. Tellier told this committee that indeed CN made $250 million on the Sydney–Truro line last year. Until they did their accounting, they lost $120 million. I ask how that can happen.

Mr. Manley: I want you to understand that I have a lot of sympathy for what you're saying, but I have some problems in understanding exactly where you're coming from. You represent a lot of manufacturers who use the transportation system. We've had many highly publicized instances of people in the Canadian manufacturing industry deciding that they would close down profitable parts of their businesses in order either to return to their knitting, as the expression sometimes is, or perhaps to source offshore for certain components of their business. Nevertheless, it was profitable to some extent at the time.

Would you accept that manufacturers should be subject to some regulatory approval when they cut jobs and shut down parts of their manufacturing concerns?

Ms Rehner: You used the expression "return to their knitting"; indeed, unless you can give me another example, I suggest to you that when a corporation returns to its knitting, it either goes into its core business or indeed it can source in another area where it is more profitable for it to do so.

Although I do not operate a railway company, I suggest to you that the knitting of the railways is railroading, and we are asking them to do exactly that. I'm not asking them to operate at a loss; I am asking them to carry traffic where it exists, and I am asking them, because the network is already there, when they start abandoning that network, to abandon it in a systematic fashion so when you have gone through the process an integrated network will be left, not a patchwork of lines that does not serve the community that uses it.

• 1025

Mr. Manley: I don't think you took my point in quite the right way, but I won't dwell on that.

Has your association made any attempt to define what you think should be the core network?

Ms Rehner: Our association has not done so, though I understand that work on this matter was completed some 18 months ago both by Transport Canada and by the Transportation Association of Canada.

In that regard, I am able to share with this committee that both the Transport Canada numbers and the TAC numbers confirm that, as they have identified the network, if the part of the network they have recognized was abandoned, then the savings to the railways would be $250 million. That is practically the same number as the commission comes up with. Indeed, the commission number is $260 million dollars.

So I suggest to you that the network that can be abandoned is known. We at the CITL have not rebuilt the wheel in that regard, but we would be interested in knowing—because we do not know—just what that network is. Perhaps within that we might agree, and if we can agree, then I would love to sign on to it. If we cannot agree, then I'd at least like to know what that network is.

[*Translation*]

Encore une fois, je reviens au témoignage de M. Tellier et j'aimerais poser la question suivante. Je ne connais pas la réponse; mais, répondant à une question concernant la ligne Sydney–Truro, M. Tellier vous a dit que, l'année dernière, elle avait rapporté 250 millions de dollars au CN. Pourtant un examen comptable a révélé une perte de 120 millions de dollars. Je voudrais bien savoir pourquoi.

M. Manley: Sachez que j'ai beaucoup de sympathie pour ce que vous dites, mais j'ai du mal à comprendre exactement votre position. Vous représentez beaucoup de fabricants qui utilisent les services de transport. Dernièrement, on a beaucoup parlé de fabricants canadiens qui décidaient de mettre fin à certaines activités rentables pour retourner à leur tricot, comme on dit parfois, ou pour faire fabriquer certains composants à l'étranger. Quoiqu'il en soit, à l'époque, dans une certaine mesure, c'était rentable.

Accepteriez-vous que les manufacturiers soient soumis à la même exigence d'accord préalable lorsqu'ils suppriment des emplois ou qu'ils mettent fin à certaines de leurs activités?

Mme Rehner: Vous avez dit «retourner à leur tricot». À moins que vous ne puissiez me donner un autre exemple, permettez-moi de vous dire que lorsqu'une compagnie retourne à son tricot, c'est soit pour se consacrer à ce qu'elle sait le mieux faire, soit pour transférer certaines activités pour les rendre plus rentables.

Je ne suis pas présidente d'une compagnie de chemin de fer, mais je pense que le tricot des chemins de fer, c'est le transport ferroviaire, et c'est tout ce que nous leur demandons de faire. Je ne leur demande pas de travailler à perte; je voudrais qu'elles répondent à la demande et, puisque le réseau existe déjà, qu'elles procèdent à ces abandons de lignes d'une manière structurée de façon qu'en fin de compte nous nous retrouvions quand même avec un réseau intégré et non pas avec des lignes éparpillées ne répondant pas aux besoins des usagers.

M. Manley: Je ne pense pas que vous m'avez très bien compris, mais je ne m'attarderai pas là-dessus.

Votre association a-t-elle essayé de définir ce que devrait être le réseau de base, selon vous?

Mme Rehner: Non, mais je crois savoir que Transports canada et l'Association des routes et des transports du Canada ont terminé un travail sur cette question il y a 18 mois environ.

À cet égard, je peux dire au comité que les chiffres de Transports Canada et de l'ARTC confirment que, si on laissait tomber la partie du réseau qu'ils ont désigné, les sociétés ferroviaires pourraient alors économiser 250 millions de dollars. Ce chiffre est à peu près le même que celui de la commission, qui l'établit en fait à 260 millions de dollars.

On connaît donc la partie du réseau que l'on veut abandonner. La LCTI n'a pas réinventé la roue, mais nous aimerions savoir exactement quel est ce réseau, parce que nous ne le savons pas. Si nous parvenons à nous entendre, nous aimerions alors y adhérer. Sinon, j'aimerais au moins savoir de quel réseau on parle.

[*Texte*]

Mr. Manley: Other than what you've presented to us in your brief, have you done anything in trying to formulate how you would establish what you think the appropriate tests are, either in the general context of an abandonment application—You said, for example, that you aren't satisfied by a subjective test administered by a quasi-judicial tribunal. We can get into arguments about what's subjective and what's objective when it's administered in the judicial sense, but do you have a test formulated in your mind?

Secondly, in terms of the issue of access to international trade, do you have any kind of test formulated as to what would be the appropriate criteria to consider?

Ms Rehner: We have not done that at this time.

Mr. Manley: If you come up with something, then it would be helpful to us to receive it while we are considering what we shall put in our report.

Some aviation people will be coming before us later this morning. In your brief you made comments on recommendation 17. You say that if it was necessary to license foreign carriers in order to provide competition in the domestic marketplace, then you want criteria pursuant to which the foreign carriers enter the market written into the NTA.

Do you have any thoughts as to what criteria should be included?

Ms Rehner: Again, I suggest that there already are criteria, approximately in section 85, with respect to national carriers. I would have no difficulty in looking at those provisions and adopting them for the foreign carrier and an appropriate set of regulations pursuant thereto. Again, at this point in time we have not applied ourselves to the task of drafting what we would like the law to look like. That's what I hear you asking me. We have not yet sat down to do that drafting. Indeed, the report is very young and it has not yet been possible for the CITL to get together and do that kind of work.

Mr. Manley: Are you operating on the assumption that cabotage would be necessary in the event of either Air Canada or Canadian ceasing operations or being merged?

Ms Rehner: It might indeed be.

Mr. Manley: No, I'm the politician. You're the witness.

Mr. Geoffrey R. Cowell (Canadian Industrial Transportation League): As Maria said, we haven't really looked at that in a great amount of detail, but something like that is probably going to be necessary. We need the competition. We need the service. To have one carrier I don't think is going to serve anybody's best interests.

• 1030

Mr. Manley: It has been said that air transportation is a commodity rather than a service. It is like containers of milk in that basically you put airplane seats into the sky in metal tubes and you move people from place to place.

Can you not regulate that so that you have adequate service if there is a domestic monopoly?

Mr. Cowell: We have always been in support of less, not more, regulation. To then have a monopoly situation with lots of regulations defeats the purpose as well. We want to open this up as much as possible and provide as much service as we can to the users.

[*Traduction*]

M. Manley: À part ce dont vous nous avez parlé dans votre mémoire, avez-vous essayé de déterminer comment établir ce que vous considérez comme les tests appropriés, soit en général, soit dans le contexte de demande d'abandon... Vous dites, par exemple, qu'un test subjectif administré par un tribunal quasi judiciaire ne vous satisfait pas. On peut discuter ce qui est subjectif et objectif sur le plan judiciaire, mais avez-vous pensé à un test quelconque?

Deuxièmement, en ce qui concerne l'accès au commerce extérieur, avez-vous pensé aux critères dont il conviendrait de tenir compte?

Mme Rehner: Non, pas encore.

M. Manley: Si vous formulez quelque chose, il serait alors utile que nous en soyons informé pendant que nous préparons notre rapport.

Des représentants du secteur de l'aviation viendront témoigner plus tard ce matin. Dans votre mémoire, vous présentez des commentaires sur la recommandation nº 17. Vous dites que, s'il faut accorder un permis à un transporteur étranger pour créer de la concurrence sur le marché intérieur, vous voulez alors que la LTN comporte des critères régissant l'entrée de transporteurs étrangers sur le marché.

Avez-vous une idée des critères en question?

Mme Rehner: Il existe déjà des critères au sujet des transporteurs nationaux, vers l'article 85, sauf erreur. Je n'aurais aucun problème à adopter ces dispositions, de même que des règlements d'application appropriés, et à les appliquer aux transporteurs étrangers. Nous n'avons pas encore commencé à rédiger une loi, telle que nous aimerions l'avoir. Je crois que c'est ce que vous me demandez. Le rapport est tout récent et la LCTI n'a pas encore eu l'occasion de se réunir pour faire ce genre de travail.

M. Manley: Vous basez-vous sur la prémisse selon laquelle le cabotage deviendrait nécessaire si Air Canada ou Canadien met fin à ses activités, ou s'il y a fusion?

Mme Rehner: Cela pourrait très bien être le cas.

M. Manley: Non, c'est moi le politicien. Vous êtes le témoin.

M. Geoffrey R. Cowell (Ligue canadienne du trafic industriel): Comme l'a dit Maria, nous n'avons pas vraiment examiné la question en détail, mais il faudra probablement prendre des mesures de ce genre. Nous avons besoin de la concurrence et du service. Je ne crois pas que l'existence d'un seul transporteur soit dans l'intérêt de quiconque.

M. Manley: On a dit que le transport aérien est une denrée, et non un service. C'est un peu comme des contenants de lait. Essentiellement, on installe des gens dans un cylindre métallique et on les transporte d'un endroit à un autre.

Ne pouvez-vous réglementer le marché afin d'assurer un service suffisant s'il y a monopole intérieur?

M. Cowell: Nous avons toujours préconisé une réduction de la réglementation, et non une augmentation. Un marché monopolisé comportant une foule de règlements va donc à l'encontre de notre but. Nous voulons ouvrir le marché au maximum et offrir le plus de services possible aux usagers.

[*Text*]

Mr. Manley: Don't we all have to make some trade-offs here, though? If less regulation leads to less competition and if you want competition, do we not at some point have to ask how we are going to balance all these things? It is Economics 101 knowledge that a duopoly is inherently unstable, that it tends either to price-fixing or to destructive competition resulting in a monopoly. We have a duopoly: 95% of domestic air service is dominated by two carriers in Canada, both of which are losing a pot full of money every day.

Do you want competition or do you want deregulation?

Ms Rehner: We at the CITL would like to see if it is not possible in this country to move to a higher plane, and here, as much as I—

Mr. Manley: No pun intended, I'm sure.

Ms Rehner: No. I am going to borrow a word from our neighbours to the south. In air, if we must have it—and some people might come back to me on this point in rail—-we want managed competition, because we are a small country and we all know the arguments about the country next door. We need to create a marketplace wherein if we let the American carrier into this country we can prescribe some of the rules pursuant to which that entity will operate. That is why we are asking for a criterion pursuant to which they will get licensed. There will be an agency, be it the National Transportation Agency or the Competition Bureau, that will look at what is happening in this country with respect to tied selling, predatory pricing, price-fixing, and all the rest of those things.

What we are trying to espouse here is that we have always seen our options as being between letting the market do whatever it wishes—though of course we all know that the market has never been able to do what it wishes; from time out of mind we have had laws that indeed tempered competition—and regulation. At the CITL we are trying to say, without the pun, that we wish to see if there is not a better way of doing it, and that better way is to try to permit that competition but also to try to manage it. If the Americans can do it for health care, then I cannot see why we cannot try it for transportation.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Don't get into health care.

Mr. Belsher (Fraser Valley East): I thank the CITL for coming and appearing before us today.

I would like to take you back. You talk about competition and how companies have to be able to make a profit. When you are referring to competition, are you referring to competition between railway companies or are you referring to competition as highway competition as well as rail competition?

Mr. Cowell: As a shipper, when we are talking about transportation we look at competition between railways and between modes. So we want competition in total, for all modes.

[*Translation*]

M. Manley: N'avons-nous pas tous des compromis à faire, cependant? Si une réduction de la réglementation réduit aussi la concurrence, et si vous recherchez la concurrence, ne faut-il pas nous demander, à un moment donné, comment établir l'équilibre entre tous ces éléments? Chacun sait qu'un duopole est instable par nature, car il entraîne soit la collusion au niveau des prix, soit une concurrence destructrice qui débouche sur un monopole. Or, nous avons un duopole: deux transporteurs assurent 95 p. 100 des services aériens intérieurs au Canada, et tous deux perdent des tonnes d'argent chaque jour.

Voulez-vous qu'il y ait concurrence ou déréglementation?

Mme Rehner: La LCTI aimerait déterminer si le Canada ne pourrait pas s'élever à un niveau supérieur et, même si. . .

M. Manley: Le jeu de mots n'était pas voulu, j'en suis sûr.

Mme Rehner: Non. Je vais citer nos voisins du sud. Dans le domaine du transport aérien, s'il le faut—et certains pourraient revenir sur ce point en ce qui concerne le transport ferroviaire—nous souhaitons une concurrence dirigée, parce que nous sommes un petit pays. Nous connaissons tous les arguments au sujet de notre voisin du sud. Nous devons créer un marché tel que, si nous laissons un transporteur américain s'installer au Canada, nous puissions prescrire certaines des règles qui en régiront les activités. Voilà pourquoi nous demandons des critères qui régissent l'octroi de permis à ces transporteurs. Une agence, qu'il s'agisse de l'Office national des transports ou du Bureau de la concurrence, examinera ce qui se passe au Canada en ce qui concerne la vente liée, la fixation de prix abusifs, la fixation des prix, etc.

Ce qui nous essayons de défendre ici, c'est que nous avons toujours considéré que nous avions deux choix: soit laisser le marché entièrement libre—même si nous savons tous que le marché n'a jamais pu faire ce qu'il veut parce qu'il a toujours existé des lois atténuant la concurrence—soit le réglementer. Ce que nous cherchons à la LCTI, et sans jeu de mots, c'est à déterminer s'il n'y a pas une meilleure façon d'agir qui serait d'essayer de permettre la concurrence en question, mais aussi de la gérer. Si les Américains peuvent le faire dans le domaine de la santé, je ne vois pas pourquoi nous ne pouvons essayer dans celui des transports.

Le vice-président (M. Atkinson): Ne parlez pas de soins de santé.

M. Belsher (Fraser Valley-Est): Je remercie les représentants de la LCTI d'être venus témoigner aujourd'hui.

Je reviens un peu en arrière. Vous parlez de la concurrence et de la nécessité pour les entreprises de faire des profits. Lorsque vous parlez de concurrence, pensez-vous seulement à la concurrence entre des sociétés ferroviaires, ou bien aussi à celle entre secteur routier et le secteur ferroviaire?

M. Cowell: Comme expéditeur, lorsque nous parlons de transport, nous examinons la concurrence entre les divers modes. Nous voulons donc qu'il y ait concurrence dans l'ensemble, dans tous les modes.

[*Texte*]

• 1035

There are some recognitions, though, that in some cases truck is not an alternative to rail. We're a resource-based country and we're moving tremendous volumes of products to export markets, the United States, and domestic markets, and in some cases it's just not practical or economical to do that by truck. If your only competition was truck, then you might find situations in which the industry would cease to exist.

Mr. Belsher: When you're referring to the line abandonment, which you support, yet you talk about an integrated line, does the integration include trucking, or are you talking about an integration only for rail? Would I be wrong in saying that you're thinking that you want to see rail that's completely connected at least from coast to coast?

Mr. Cowell: What's important is an efficient rail network. That doesn't necessarily mean that one company has to be coast to coast; but if we wanted to ship our product from Toronto to Vancouver, then I don't think we would enjoy a situation in which we had to deal with eight different railroads.

Mr. Belsher: The phrase «public interest» gets bandied about. Do you have any suggestions as to what public interest should encompass? This committee needs to try to make a recommendation regarding what public interest is about, so we're going to need help in how to draft that sort of a recommendation.

Ms Rehner: I would be happy to assist in this regard. I didn't come to this committee today with my Railway Act, but I suggest that we should start with the definition of public interest as it appears right now in the NTA 1987, somewhere around section 160 or 170, because the public interest is defined there as the current agency should take a look at it. That's a starting-point.

I'm not suggesting here that everything that exists in that definition of the public interest should be maintained, but at the same time I'm saying that we don't have to start rebuilding the wheel. With respect to that particular provision, we have to start making choices. The public interest is indeed what the individual, say in Nanaimo, needs at any point in time. That can be part of his public interest; but, in our view, as a country we cannot satisfy every single element. So we're going to have to take the work we've already done on the public interest—and there's a huge body of law on it—and we're going to have to sit down and ask what we can live with, and indeed what we can live without. At the end of the day, that is going to be the public interest.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): As a supplementary to that, when you say that there's a huge body of law, are you talking about the previous decisions on public necessity—

Ms Rehner: Indeed I am.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): —and convenience?

Ms Rehner: No, I am talking about the public interest as it has been defined. It is currently defined in the NTA 1987 in the provisions surrounding the current abandonment provision. It says that the agency shall take into consideration the public interest and look at various sections... It goes from (a) to (i). I'm sorry; I can't spiel off the sections or what is in all of them. There is a criterion of what was defined as the public interest in 1987.

[*Traduction*]

On reconnaît toutefois que, dans certains cas, le camion ne peut remplacer le train. Nous sommes un pays de ressources naturelles et nous transportons d'énormes volumes de produits vers des marchés d'exportation, soit les États-Unis, et des marchés intérieurs. Dans certains cas, il n'est tout simplement ni pratique, ni rentable de le faire par camion. Si la seule concurrence venait du camionnage, on pourrait, dans certaines situations, voir disparaître ce secteur.

M. Belsher: Vous êtes en faveur de l'abandon de lignes, mais vous parlez de lignes intégrées. Cette intégration comprend-elle le camionnage, ou l'appliquez-vous seulement au transport ferroviaire? Est-ce que je me trompe en disant que vous voulez voir une voie ferrée ininterrompue, du moins d'un littoral à l'autre?

M. Cowell: L'important, c'est un réseau ferroviaire efficace. Cela ne signifie pas nécessairement qu'une entreprise doit fonctionner d'un littoral à l'autre, mais, si nous voulons expédier notre produit de Toronto à Vancouver, je ne crois pas que nous aimerions être obligés de négocier avec huit sociétés ferroviaires différentes.

M. Belsher: Tout le monde a l'expression «intérêt public» dans la bouche. Qu'est-ce que l'intérêt public devrait englober, selon vous? Le comité doit essayer de présenter une recommandation sur la nature de l'intérêt public. C'est pourquoi nous aurons besoin d'aide pour la rédiger.

Mme Rehner: Je serais heureuse de vous aider à cet égard. Je n'ai pas apporté ma Loi sur les chemins de fer pour venir témoigner aujourd'hui, mais je crois que nous pourrions partir de la définition de l'intérêt public que l'on trouve dans la LTN de 1987, à peu près vers l'article 160 ou 170. On y définit l'intérêt public et l'organisme actuel devrait jeter un coup d'oeil à cette définition. C'est un point de départ.

Je ne dis pas qu'il faut maintenir intégralement cette définition de l'intérêt public, mais il ne faut pas non plus réinventer la roue. En ce qui concerne cette disposition en particulier, nous devons commencer à faire des choix. L'intérêt public, c'est en fait ce dont le particulier de Nanaimo, par exemple, a besoin à n'importe quel moment. Cela peut faire partie de son intérêt public. Nous estimons toutefois que le Canada ne peut répondre à tous les intérêts. Nous devrons donc partir du travail déjà fait au sujet de l'intérêt public—et il y a énormément de jurisprudence à cet égard—et nous demander ce qui est acceptable et ce dont on peut se passer. C'est comme cela qu'on définera, en fin de compte, l'intérêt public.

Le vice-président (M. Atkinson): J'ai une question supplémentaire. Lorsque vous dites qu'il y a énormément de jurisprudence, voulez-vous parler des décisions antérieures sur la nécessité publique...

Mme Rehner: Oui.

Le vice-président (M. Atkinson): ...et la commodité publique?

Mme Rehner: Non, je veux parler de l'intérêt public tel qu'on l'a défini. On le définit actuellement dans la LTN de 1987, dans les dispositions voisines de celle qui a trait à l'abandon des voies. Selon elles, l'Office doit tenir compte de l'intérêt public et examiner divers articles... Les alinéas vont de a) à i). Je regrette, mais je ne puis citer les articles ou leur contenu. Il y a un critère quant à ce qu'on définissait comme l'intérêt public en 1987.

[*Text*]

If you go back to the old railway cases, then you will find other definitions.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Are you saying that's where the huge body of law is?

Ms Rehner: Indeed.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Not in interpretation of NTA 1987, but from the previous railway decisions? Is that what you're saying?

Ms Rehner: At the end of the day, I'm an administrative lawyer and I would indeed look at every judicial decision as the public interest has developed over the years. However, if one wanted to set up a cut-off period, then one could start with the NTA 1987, because as I sit here I have to tell you that if one put together the national transportation policy and the provisions in that particular section, which I regret I do not have the number for, I think that one has the building-blocks there to start.

• 1040

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Okay. That's what we're trying to find out.

Mr. Belsher: It's interesting that you mentioned Nanaimo, because there is a railway on Vancouver Island that is part of the confederation of B.C. It was to be abandoned, but they haven't been able to obtain that right.

Ms Rehner: Indeed.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I was worried that you were going to get into the Constitution and health care.

Mr. Richardson (Calgary Southeast): Thank you for coming. It's always interesting to have a different perspective.

I wonder if in your considerations, Ms Rehner, you had developed a methodology, if you had given consideration to identifying a network to best serve the public interest, and your interest as an association, your members. How would you go about identifying that network? I'm looking for methodology here.

Mr. Cowell: The simplest place to start would be to look at the traffic volumes, the density on each particular segment or line. You can pull out your railway map and just start looking at all the lines that have an end to them, and just start working backwards and determine how much traffic is on those lines. You're going to find that lots of lines have virtually no traffic, and you're going to find lines that go away off into the wilderness that have literally hundreds of thousands of tonnes of traffic. So what appears to be a non-essential line that might have only one rail station at the end of it could in fact be a very heavy-density line. So you can't look just at stub lines.

Mr. Richardson: I don't want to sound confrontational. What I'm trying to get at is, do you imagine or do you presume that the railways would take any different kind of methodology? Would they put different criteria into their identification process?

Mr. Cowell: That's part of our concern. We don't know what's in their mind. For example, in Mr. Tellier's remarks he says that most of Quebec should be short-lined. Well, if you look at the Lac Saint-Jean area, Alcan has a number of

[*Translation*]

Si vous consultez les vieilles affaires sur les chemins de fer, vous y trouverez d'autres définitions.

Le vice-président (M. Atkinson): Voulez-vous dire que c'est là où se trouve l'importante jurisprudence?

Mme Rehner: En effet.

Le vice-président (M. Atkinson): En ce qui concerne non pas la LTN de 1987, mais les décisions antérieures sur les chemins de fer? C'est bien ça?

Mme Rehner: En fin de compte, je pratique le droit administratif et j'examinerais certes toutes les décisions judiciaires reflétant l'évolution de la notion d'intérêt public. Cependant, si l'on veut fixer une date limite, on pourrait alors commencer avec la LTN de 1987, parce que je dois vous dire que, si l'on réunit la politique nationale sur les transports et les dispositions de l'article en question, dont je regrette de ne pouvoir vous fournir le numéro, je crois que cela constitue un bon point de départ.

Le vice-président (M. Atkinson): Très bien. C'est ce que nous essayons de déterminer.

M. Belsher: Il est intéressant que vous ayez parlé de Nanaimo, parce qu'il y a, sur l'île de Vancouver, une voie ferrée qui remonte à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la confédération. Elle devait être abandonnée, mais l'autorisation a été refusée.

Mme Rehner: En effet.

Le vice-président (M. Atkinson): Je craignais que vous ne vous lanciez dans la constitution et la santé.

M. Richardson (Calgary-Sud-Est): Merci d'être venue. Les points de vue différents nous intéressent toujours.

Au cours de vos réflexions, madame Rehner, avez-vous élaboré une méthodologie, avez-vous songé à décrire un réseau qui servirait le mieux l'intérêt public et celui de votre association et de vos membres? Comment définiriez-vous un tel réseau? Je recherche une méthodologie.

M. Cowell: La façon la plus simple consiste à examiner d'abord les volumes de trafic, la densité sur chaque tronçon ou chaque ligne. Vous pouvez dérouler votre carte ferroviaire et commencer par examiner toutes les lignes qui se terminent en cul de sac, procéder à rebours et calculer le trafic sur ces lignes. Vous allez trouver une foule de lignes où il n'y a à peu près aucun trafic, et vous allez en trouver d'autres, en pleine nature, où il se mesure en centaines de milliers de tonnes de trafic. Une ligne qui semble être d'importance secondaire et qui n'a peut-être qu'une gare à son extrémité peut en fait avoir une très forte densité. On ne peut donc examiner seulement des tronçons de lignes.

M. Richardson: Je ne veux pas nécessairement susciter la confrontation, mais j'essaie de savoir si vous croyez ou supposez que les sociétés ferroviaires suivraient une méthodologie différente. Appliqueraient-elles des critères différents pour cette identification?

M. Cowell: C'est là une partie de notre préoccupation. Nous ne savons pas sur quoi elles se basent. M. Tellier affirme, par exemple, que la plupart des lignes québécoises devraient être courtes. Or, dans la région du Lac St-Jean, par exemple, les

[*Texte*]

aluminum smelters up there with literally hundreds of thousands of tonnes of business. If you look at CP Rail abandoning—maybe there is no traffic on that line but it's a fairly direct line—they could with no criteria, or freedom to do whatever they choose, start cutting up the line and really preventing or stopping service that is actually fairly heavy volume.

Mr. Richardson: Why would they do that? Why would they give up that business?

Ms Rehner: If I were CP Rail, I would abandon the Coutts subdivision. I don't have the figures; I am not CP Rail. It is perhaps 50 miles. It goes from Calgary to Coutts-Sweetgrass. Basically, one commodity moves on that line. There are a lot of cars, but the cars move 60 miles and then get handed over to a U.S. carrier.

If I abandoned Coutts-Sweetgrass, that 60-mile stretch of line, then, assuming that he stays in business, my manufacturer is now going to have to haul 10,000 carloads a year 400 miles, or 300 miles farther. By abandoning a segment of line, I have built in for myself a longer haul of the traffic. I think that would be perfectly good business sense—if I were a railway.

Mr. Richardson: That's a good example.

Mr. Belsher: Where's the public interest in that one?

Mr. Richardson: Is it your suggestion that the companies involved in a 60-mile haul wouldn't be interested in taking up that line?

• 1045

Mr. Cowell: Our biggest concern about a situation such as that is who is going to pick up the line if it's first offered for conveyance. As it exists today, there might not be very much traffic on it, so a third party might be very reluctant to take that up, especially as only a sort of bridge carrier for a piece of track.

If you can't find a third party, then maybe you go back to the shipper. Well, we're manufacturers, we're not railroaders. In my particular case, we know how to mine but we don't know how to run a railroad. Other people know how to make aluminum and how to make methanol, but they don't know how to run a railroad. So you run into situations in which you're leaving the shipper very little room to manoeuvre. That's what we're worried about.

Mr. Richardson: You've made the case well. Thank you very much for coming.

Mr. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): I apologize for missing the first part of your presentation. You indicate in the brief that you represent some 420 manufacturers and producers across the country. In the agricultural area—and I'm thinking now particularly of the western grain branch lines, the grain-gathering network—do you represent any shippers who utilize that segment of the rail network?

Ms Rehner: Indeed we do.

Mr. Wilson: May I ask who they would be?

Ms Rehner: We represent the Western Wheat Growers' Association, Cargill, Sask Pool, and the United Grain Growers.

[*Traduction*]

raffineries d'aluminium d'Alcan produisent des centaines de milliers de tonnes de marchandises. Si CP Rail envisage d'abandonner cette ligne—il n'y a peut-être pas de circulation, mais il s'agit d'une ligne relativement directe—l'entreprise n'aurait aucun critère à respecter. Elle aurait toute liberté d'agir à son gré, elle pourrait commencer à démolir la ligne et interrompre en pratique un service qui représente en fait un volume assez important.

M. Richardson: Pourquoi? Pourquoi abandonner cette activité?

Mme Rehner: Si j'étais CP Rail, j'abandonnerais la subdivision Coutts. Je n'ai pas les statistiques. Je ne suis pas CP Rail. C'est une ligne d'environ 50 milles qui relie Calgary à Coutts-Sweetgrass. On y transporte essentiellement un seul produit. Les wagons sont nombreux, mais ils parcourent 60 milles et sont ensuite confiés à un transport américain.

Si j'abandonne cette ligne Coutts-Sweetgrass avec ses 60 milles de long, et si mon fabricant reste en activité il devra alors faire transporter 10 000 wagons par année 300 ou 400 milles plus loin. En abandonnant un tronçon de ligne, je me suis assuré un parcours plus long. Cette décision serait parfaitement sensée sur le plan commercial, si j'étais une société ferroviaire.

M. Richardson: C'est un bon exemple.

M. Belsher: Où se trouve l'intérêt public en l'occurrence?

M. Richardson: Voulez-vous dire que les entreprises qui utilisent un tronçon de 60 milles ne seraient pas intéressées à en prendre le contrôle?

M. Cowell: Notre principale préoccupation, dans une situation comme celle-là, c'est de savoir qui reprendra la ligne, si sa cession est proposée. Il est possible qu'elle n'ait pas beaucoup de circulation actuellement, de sorte qu'un tiers pourrait être très réticent à la prendre en charge, particulièrement comme simple transporteur intermédiaire pour un bout de voie.

S'il est impossible de trouver une tierce partie, peut-être faut-il se retourner vers l'expéditeur. Nous sommes des fabricants, pas des cheminots. En ce qui me concerne, je sais comment exploiter une mine, mais pas un chemin de fer. D'autres personnes savent comment fabriquer de l'aluminium, ou du méthanol, mais l'exploitation d'un chemin de fer leur est étrangère. On en arrive à des situations où l'expéditeur n'a presque plus de marge de manoeuvre. C'est cela qui nous inquiète.

M. Richardson: Vous avez bien exposé la situation. Merci de votre témoignage.

M. Wilson (Swift Current—Maple Creek—Assiniboia): Je regrette d'avoir raté la première partie de votre exposé. Il est mentionné dans votre mémoire que vous représentez environ 420 fabricants et producteurs dans l'ensemble du pays. Dans le secteur agricole, et je songe tout particulièrement aux embranchements pour le transport du grain de l'Ouest, le réseau des céréales—représentez-vous des expéditeurs qui utilisent ce segment du réseau ferroviaire?

Mme Rehner: Bien sûr.

M. Wilson: Puis-je vous demander de préciser qui?

Mme Rehner: Nous représentons la Western Wheat Growers' Association, Cargill, Sask Pool et l'Union des producteurs de grain.

[*Text*]

Am I okay?

Mr. Wilson: Sure. That gives me a picture. You have a fairly substantial window on the market out there.

A voice: Those are reasonable credentials.

Mr. Wilson: I'm curious about your remarks concerning abandonment, because what you said regarding light-density lines would tend to fly in the face of what I think I hear from the pools, for example.

Ms Rehner: Indeed.

Mr. Wilson: So I'm trying to understand how you arrive at your policy comments. Are you not representing all of your membership, but some of it? How do you arrive at these points of view?

Ms Rehner: In a democracy, at the end of the day the majority wins.

Mr. Wilson: So you're saying that the CITL is a democracy and the pool lost on this one.

Ms Rehner: Indeed, the Saskatchewan Wheat Pool is often singled out in our submissions respecting the WGTA and the handling of western grain as disagreeing with general CITL policy in this regard.

Mr. Wilson: I wonder if I could go further on that, because, as you well know, it's an issue that in the minds of many is coming to a head. Since your position is in disagreement with that of the Saskatchewan Wheat Pool, can you outline the points of difference and why you feel that the Wheat Pool is, shall I say, off-base in attempting to retain the network as it is?

Ms Rehner: I would rather answer the question as to why we take the position we do,—

Mr. Wilson: Okay.

Ms Rehner: —because I am not within the Saskatchewan Wheat Pool, although it is one of my members.

We believe that at the end of the day, if one allows the railways to abandon the light-density lines, indeed that is going to produce heavier loadings on the remainder of the network. Heavier loadings—and this is probably Economics 101 too—should produce greater productivity. To the extent that there is greater productivity, the shipper hopes to share in it both in terms of service and, of course, in terms of rates. We really believe it is as simple as that.

• 1050

Mr. Wilson: If the shipper is the farmer on the prairies, he or she who produced the grain, then they would certainly have an interest in seeing the product move from the farm gate to tidewater at the lowest possible cost. There's no question that right now the cost is $55 or $60 a tonne, and to pay $1.50 or $1.60 a bushel to move the grain to port is an awful lot in relation to world prices today.

From the perspective of the grain producer on the prairies, it's fine to say, "Lift up the track". The alternative then, from the shipper's point of view is presumably to truck the product an additional 50 or 60 miles, and many suggest that a lot of

[*Translation*]

Cela suffit-il?

M. Wilson: Bien sûr. Cela me donne une idée générale. Vous occupez un segment important du marché de cette région.

Une voix: Ce sont de bonnes lettres de créances.

M. Wilson: Ce qui m'intéresse surtout, ce sont vos observations sur l'abandon, ce que vous avez dit au sujet des voies à faible densité aurait tendance à contredire ce que je crois entendre des syndicats par exemple.

Mme Rehner: C'est exact.

M. Wilson: J'essaie de comprendre comment vous procédez pour formuler vos observations sur la politique. Représentez-vous tous vos membres ou seulement certain d'entre eux? Comment définissez-vous votre position?

Mme Rehner: Dans une démocratie, en fin de compte, c'est la majorité qui gagne.

M. Wilson: Ains, selon vous, la LCTI est une démocratie et le syndicat a perdu cette manche.

Mme Rehner: En fait, nous signalons souvent dans nos mémoires sur la LTGO et la manutention du grain de l'Ouest, que Sakatchewan Wheat Pool est en désaccord avec la politique générale de la LCTI à cet égard.

M. Wilson: Si vous le permettez, j'aimerais poursuivre dans la même veine, car vous savez sans doute que c'est une question qui, de l'avis de beaucoup, devra bientôt être réglée. Puisque votre position ne concorde pas avec celle du Saskatchewan Wheat Pool, j'aimerais que vous nous précisiez les points de désaccord et que vous nous disiez pour quelles raisons pour vous estimez que le syndicat du blé a tort d'essayer de conserver le réseau sous sa forme actuelle?

Mme Rehner: Je préférerais vous dire pour quelles raisons nous avons adopté cette position. . .

M. Wilson: Très bien.

Mme Rehner: Je ne suis pas membre du Saskatchwean Wheat Pool, mais c'est un des membres de notre organisme.

Nous croyons qu'au bout du compte, si on autorise les sociétés de chemin de fer à abandonner les embranchements à faible densité, cela entraînera des charges plus fortes sur le reste du réseau. Qui dit charges plus fortes, et c'est probablement un principe élémentaire d'économie, dit productivité accrue. Dans la mesure où la productivité augmente, les expéditeurs espèrent en tirer parti, sur le plan du service et, bien sûr, des tarifs. Nous sommes certains que le problème est aussi simple.

M. Wilson: Si l'expéditeur est un agriculteur des Prairies, un producteur de grain, il sera certainement dans son intérêt de veiller à ce que le produit aille de la ferme aux installations portuaires au coût le plus bas possible. Personne ne conteste que le coût se situe actuellement à 55$ ou 60$ la tonne et que débourser 1,50$ ou 1,60$ le boisseau pour transporter le grain aux ports, c'est beaucoup, si l'on songe aux prix mondiaux actuels.

Pour le producteur de grain des Prairies, il est normal de dire qu'il faut supprimer la voie ferrée. Par conséquent, la solution, selon l'expéditeur, est probablement de transporter le produit par camion sur une distance de 50 ou 60 milles de plus.

[*Texte*]

incremental costs are associated with that, not the least of which is potential road damage. So perhaps you're lifting one infrastructure cost but adding, possibly—there are varying studies on this—a considerable cost to the maintenance and construction of roads. So are there really savings to be had in this area?

Ms Rehner: Perhaps because I'm an optimist, I suggest to you that indeed there are savings to be had. This is because we believe, given the information we have, that the road network in western Canada is going to have to be addressed in any event at some point in time. Therefore, rather than forestalling that dire day and continuing the grain collection system as it is now, because it appears that the argument is that the roads can't take the trucks, maybe we ought to look to the year 2020. Can we afford not to do this? Will we be able to compete in 2020, when indeed the configuration of our economy may be considerably different and those roads may be needed for some other purpose, not only the movement of western grain?

Mr. Wilson: That's probably where "2020 vision" comes from.

In any event, there's a considerable variation of opinion on road damage. It has been suggested that if users adhere to load limits and use the appropriate equipment, then perhaps the incremental traffic is not that significant. It seems that the end-result of the studies depends on who commissions them.

Ms Rehner: Right.

Mr. Wilson: As well, a lot of these lines are guaranteed to the year 2000 and, as you point out, whether it's considered in the year 2000 or the year 1993-94 perhaps doesn't make a great deal of difference in the scheme of things. It will have to be faced at some point in the immediate or near-term future.

Regarding short lines, many people have the sense that at the end of the day there will probably be two rail lines across western Canada, a north main line and a south main line, and that in some fashion the product, whatever it is, will have to find its way to those main lines. That will be either by truck or, possibly, by the maintenance of some sort of short-line operations, where they're feasible. Here I'm wondering if you have some comments relative to short-line operators, particularly the question of successor rights and whether you see these as being the ultimate impediment to any proliferation of short lines.

• 1055

Mr. Cowell: Our biggest concern about short lines is the harmonization of the provincial rail regulations and the federal rail regulations. As we stated, the concern there is that we might end up having to deal with conflicting regimes and we might effectively lose any competition in the rail industry.

I personally find it a bit ironic that in some respects we have the commission suggesting freedom to abandon, which in some ways could be interpreted as freedom to get out of railroading, while our provincial governments are trying to get traffic off the roads and onto rails. The two governments have to get together and decide what is best for Canada in terms of getting our manufactured goods to market. We need some combination, an intermodal sort of network. We need short lines where they're

[*Traduction*]

Nombreux sont ceux qui croient que cela entraîne beaucoup de coûts supplémentaires, notamment la détérioration du réseau routier. Ainsi, peut-être éliminons des coûts d'infrastructure d'un côté, mais de l'autre—et nombre d'études portent sur cette question—il est possible qu'on ajoute des frais considérables pour l'entretien et la construction de routes. En bref, peut-on faire ainsi des économies?

Mme Rehner: Peut-être suis-je optimiste, mais selon moi, on peut en faire. A notre connaissance, il faudra inévitablement, tôt ou tard, s'attaquer à la question du réseau routier dans l'Ouest canadien. Par conséquent, plutôt que de reporter le problème et de maintenir le réseau de collecte des céréales dans son état actuel, car on semble croire que les routes ne sont pas conçues pour les camions, peut-être faudrait-il songer à l'an 2020. Pouvons-nous nous permettre de ne rien faire? Pourrons-nous soutenir la concurrence en 2020, car l'état de notre économie pourrait être très différent et il se peut que nous ayons besoin de ces routes à d'autres fins que simplement le transport des céréales de l'Ouest?

M. Wilson: C'est probablement l'origine de «Vision 2020».

Quoi qu'il en soit, les opinions sont très partagées en ce qui concerne la détérioration des routes. Certains pensent que si les utilisateurs respectent les limites de charge et exploitent du matériel approprié, il est possible que la circulation supplémentaire n'ait guère d'effet. La conclusion des études semble être fonction de qui les commande.

M. Rehner: C'est exact.

M. Wilson: De plus, nombre de ces voies sont garanties jusqu'à l'an 2000 et, comme vous le faites remarquer, que l'on y songe en 2000 ou en 1993-1994, ne fait sans doute pas beaucoup de différence, dans ce genre de choses. Il faudra s'en occuper dans un avenir immédiat ou pas trop éloigné.

En ce qui a trait aux lignes courtes, nombre de personnes ont l'impression qu'on finira par se retrouver avec deux voies ferrées traversant l'Ouest du Canada, une voie principale au nord et une autre au sud et que, d'une certaine manière, le produit, quel qu'il soit, devra parvenir à ces deux voies principales. Cela se fera par camion, ou peut-être en conservant en exploitation certains tronçons courts, là où la chose est possible. Avez-vous des observations à propos des exploitants de lignes courtes, particulièrement au sujet des droits de successeur, et du fait de savoir si, selon vous, c'est là l'ultime frein à la prolifération des lignes courtes?

M. Cowell: Notre plus grande préoccupation, en ce qui a trait aux lignes courtes, c'est l'harmonisation des réglementations ferroviaires provinciale et fédérale. Comme nous l'avons mentionné, nous risquons de devoir vivre avec des régimes incompatibles et de perdre en fait toute concurrence dans l'industrie ferroviaire.

N'est-il pas paradoxal qu'à certains égards, la commission préconise la liberté d'abandonner qui, d'une certaine façon, pourrait être interprétée comme la liberté de ne plus faire de transport ferroviaire, tandis que les gouvernements des provinces essaient de soulager le réseau routier et de confier une partie du transport au réseau ferroviaire. Les deux paliers de gouvernement doivent se concerter et déterminer la meilleure solution pour le transport au Canada des biens

[*Text*]

appropriate. We need the competitiveness access for which we've fought so hard. Otherwise, we won't have a manufacturing base.

The successor rights issue is going to be a very major stumbling-block to short-line railways. I can't imagine a businessman wanting to acquire a short-line railway if he has to inherit a federal labour contract. The whole purpose of the success of short lines has been to streamline, be very efficient, and really have a small, productive work force. Today we don't have that in our federal railways.

Mr. Wilson: I certainly agree that one would hope for better federal-provincial relations in the future. Whether one can read anything into the budget overture of Monday in terms of the sustaining of the levels of increase in transfer payments—Perhaps there is some potential for agreement in other areas as a result of that. I don't know.

Finally, from the point of view of a shipper of grain, the term "competition" really is a nonentity, isn't it? Really, there is no competition. There's a giant funnel and it's all eventually going to get into the hands of the railway, the grain companies, the handlers, and so on, at some point in time, sooner or later. Whether it's 6, 30, or 100 miles away, there's nowhere for it to go.

Would your organization favour the opening up of the border in the sense of developing continental markets for agricultural products so it would be possible for Canadian shippers to access the United States network where it would be practical, feasible, and competitive to do so?

Ms Rehner: I would like to answer that question in this manner. When this particular commission that we are reviewing was empanelled, the Western Wheat Growers' Association advocated that the WGTA references be written out of the NTA 1987 and, therefore, to make the movement of grain competitive with respect to transportation in the same way as every other commodity is. Rather than put any other words in anyone's mouth, or mine for that matter, I just tell you what this association advocated to us, as they are one of our members.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): We have to move on. Certainly we thank you very much for your presentation here today. It will be taken into account when we prepare our report and our answer to the NTA Review Commission.

• 1100

Ms Rehner: Thank you.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Now we have some representatives from the Canadian Air Line Pilots Association.

Welcome. You may introduce yourselves and present your brief.

Captain Harvey Bergen (First Vice-President, Canadian Air Line Pilots Association): Can do. I'm Harvey Bergen. My colleague is Roger Burgess-Webb. I'm a captain with one of the major airlines based in Vancouver. I fly a 767. I'm also first vice-president of CALPA. Roger is the manager, information services.

[*Translation*]

manufacturés vers leurs marchés. Il faut une combinaison de moyens, une sorte de réseau intermodal, avec des lignes courtes là où elles sont appropriées. Nous avons besoin de ce système concurrentiel en faveur duquel nous avons lutté âprement sinon, il faut dire adieu à notre base industrielle.

La question des droits de successeur sera une énorme pierre d'achoppement pour les lignes courtes. Comment un homme d'affaires peut-il vouloir acquérir un petit chemin de fer, s'il doit hériter en même temps d'une convention collective conforme au code fédéral. La réussite des lignes courts est due à la rationalisation de leurs activités, à leur grande efficacité et à leur main-d'oeuvre réduite mais productive. Ce sont des qualités que nous ne retrouvons plus dans nos chemins de fer fédéraux.

M. Wilson: Il faut espérer une amélioration des relations fédérales-provinciales, j'en conviens. Si quelqu'un peut voir quelque chose dans l'ouverture du budget de lundi, pour ce qui est de soutenir les niveaux d'augmentation des paiements de transfert... Peut-être pourra-t-on, pour cette raison, s'entendre dans d'autres domaines, qui sait?

Enfin, du point de vue d'un expéditeur de grain, le terme «concurrence» est en fait vide de sens, n'est-ce pas? Où est la concurrence, en fait? Il y a un entonnoir géant et tout finit par tomber entre les mains des chemins de fer, des sociétés céréalières, des manutentionnaires, etc., à un moment ou à un autre, tôt ou tard. que la distance soit de 6, 30 ou 100 milles, il n'y a pas le choix.

Votre organisme serait-il favorable à l'ouverture de la frontière, c'est-à-dire à la création de marchés continentaux des produits agricoles, afin qu'il soit possible aux expéditeurs canadiens d'avoir accès au réseau américain, si cela était pratique, faisable et concurrentiel?

Mme Rehner: Je vous répondrai comme suit. Lorsque la commission dont nous traitons a été constituée, la Western Wheat Growers Association a préconisé que les mentions de la LTGO soient retirées de la LTN de 1987, et donc, de rendre le transport du grain concurrentiel, c'est-à-dire qu'il soit transporté comme n'importe quelle autre denrée. Plutôt que de faire dire autre chose à quiconque, je vous dis simplement ce que nous recommandait cette association, l'une de nos associations membres.

Le vice-président (M. Atkinson): Le temps presse. Nous vous remercions beaucoup de votre témoignage. Nous en tiendrons certainement compte quand nous préparerons notre rapport et notre réponse à la Commission d'examen de la LTN.

Mme Rehner: Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Atkinson): Nous recevons maintenant quelques représentants de l'Association canadienne des pilotes de lignes.

Bienvenue. Je vous prie de vous présenter avant de lire votre mémoire.

Le capitaine Harvey Bergen (premier vice-président, Association canadienne des pilotes de lignes): Très bien. Je me présente, je m'appelle Harvey Bergen. Mon collègue est Roger Burgess-Webb. Je suis capitaine dans l'une des principales compagnies aériennes dont le siège est à Vancouver. Je pilote un 767. Je suis aussi vice-président de la CALPA. Roger est gestionnaire des services d'information.

[*Texte*]

I apologize for getting the brief here so late, and for the fact that there is no French translation. Time seems to be of the essence everywhere, and we just straight ran out of time.

This is my first time at this type of operation, so go gently. I bruise easily.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I'm sure we will, Mr. Bergen.

Capt Bergen: Thank you. If I may, I would like to read selected portions of our brief and then answer questions at the end.

I think most people are familiar with our organization. The Canadian Air Line Pilots Association is an independent professional organization and certified bargaining agent for the great majority of pilots engaged in scheduled commercial air transport service in Canada.

We have at present 4,100 pilots—it's shrinking rapidly—and we represent most of the major airlines, most of the level one and level two airlines in Canada, and possibly some of the level three ones.

I'm going to skip down to the last paragraph. Bearing in mind the obligations of airlines to their passengers, their airline, their fellow crew members and employees, their association, and their profession, the members of the Canadian Air Line Pilots Association have adopted the motto "Schedule With Safety". We believe very strongly in that.

In the NTARC report, volume 1, page 5, is a quote: "The economic health of our country cannot be sustained without a healthy transportation system". If this statement is true—and we believe it is—then Canada's in trouble, for the transportation system insofar as it relates to air is in dire straits. This is a rather strong statement, I would imagine.

The National Transportation Act Review Commission report notes that the NTA 1987 placed the transportation sector at the disposal of the rest of the economy, with the market to establish appropriate levels of transport service, cost, profitability, and mode. Whereas regulations used to be an instrument to protect, to develop, and to balance various interests, under the new order the needs of the transportation sector itself no longer form part of the equation, with predictable results.

Ten years ago this committee recommended an air transport policy intended to promote five items: increased efficiency of the air transport system, improved passenger convenience, the provision of an adequate choice of air services and fares, the long-term financial viability of the industry, and adequate and stable services in remote and less-populated areas of the country.

The NTA 1987 essentially continued to promote these objectives, with the glaring exception of any consideration of the viability of the industry. The market was intended to take care of that. It has done so with a vengeance. In fact, all the other fine-sounding objectives are likely to be incapable of continued achievement, because at the current rate of losses there will soon be no industry to provide them. As the NTARC report notes, deregulation has been largely a success for consumers but

[*Traduction*]

Nous nous excusons du retard avec lequel nous avons remis notre mémoire et du fait que nous n'ayons pu en présenter une traduction française. Le temps est extrêmement important dans tous les domaines, nous en avons tout simplement manqué.

C'est la première fois que j'aie à remplir ce genre de fonction, je vous prierais donc de me ménager, car j'accuse facilement les coups.

Le vice-président (M. Atkinson): Nous ferons attention, n'en doutez pas.

Capt Bergen: Merci beaucoup. Si vous le permettez, j'aimerais vous lire certains extraits de notre mémoire et ensuite, je répondrai aux questions.

La plupart des gens connaissent notre organisme. L'Association canadienne des pilotes de lignes est une association professionnelle indépendante et l'agent négociateur reconnu de la plupart des pilotes des services réguliers de transport aérien commercial au Canada.

Nous comptons actuellement 4 100 pilotes, mais notre effectif décroît rapidement, et nous représentons la majorité des grands transporteurs, la plupart des transporteurs aériens de niveaux 1 et 2 au Canada et peut-être certains de niveau 3.

Permettez-moi de passer au dernier paragraphe. Compte tenu des obligations des transporteurs aériens envers leurs passagers, leur société, les équipages et les employés, leurs associations et leur profession, les membres de l'Association canadienne des pilotes de ligne privilégient la régularité et la sécurité. Cela nous paraît essentiel.

À la page 5 du volume 1 du rapport de la CELTN, nous pouvons lire ceci: «La prospérité économique de notre pays passe par un système de transport en bonne santé.» Si cette déclaration est juste, et nous le croyons, le Canada a des problèmes, car le tranport aérien est dans une très mauvaise situation. C'est là une déclaration que je qualifierais d'assez forte.

La Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux mentionne dans son rapport que la LTN de 1987 a placé le secteur des transports à la disposition du reste de l'économie, à charge pour le marché de fixer les niveaux appropriés de services de transport, les coûts, la rentabilité et les modes. Tandis que la réglementation était auparavant un instrument de protection, de développement et d'équilibrage des divers intérêts, en vertu du nouvel ordre, les besoins du secteur des transports proprement dit ne font plus partie de l'équation: les résultats étaient prévisibles.

Il y a 10 ans, le comité recommandait une politique du transport aérien dont l'objet était de promouvoir cinq aspects: efficacité accrue du système aérien, meilleure intégration en fonction des passagers, choix adéquat de services et de tarifs aériens, rentabilité financière à long terme de l'industrie et services adéquats et stables dans les régions éloignées et moins densément peuplées du pays.

La LTN de 1987, pour l'essentiel, a continué à servir ces objectifs à une exception flagrante près: pas le moindre égard pour la rentabilité de l'industrie, car c'est le marché qui devait s'en charger. C'est ce qu'il a fait, et cruellement. En fait, tous les autres objectifs merveilleusement logiques seront probablement impossibles à atteindre constamment, car au taux actuel de pertes, il n'y aura bientôt plus d'industrie travaillant à les atteindre. Ainsi que le mentionne la CELTN dans son

[*Text*]

highly problematic—and we prefer the term "catastrophic"—for the carriers.

For the ardent deregulationists, the situation in which our major air carriers find themselves may be regarded as a victory, if we are to believe Alfred Kahn, former chairman of the U.S. Civil Aviation Board and father of deregulation in the U.S. In 1984, he stated:

• 1105

> Bankruptcy is a sign not that deregulation has been a failure but that it has been a success, because competition is doing what it is supposed to do.

He, at least, understood that unrestrained competition leads to elimination of the weakest.

In Canada, however, we do not have many players to eliminate. Instead, we have two heavyweights duking it out to the point where both are bleeding and exhausted. However, in the name of continued competition, the NTARC's only advice to the combatants is, "Keep going. More of what ails you will be good for you. And if one of you can't make it, then we'll bring in a fresh foreign rival to continue the fight".

The image that comes to mind, gentlemen, is the Roman Coliseum, where when the guy beats up on the lion, all they do is go out and get another lion and throw it in.

The ultimate end of this destructive battle will be no Canadian competitor. Does it matter? We think so.

There is perhaps a lesson to learned from maritime transport. The NTARC report notes, at page 105 of volume II:

> While shipping has always played an important role in Canada's import and export trade, the government has not found it fit to develop or maintain a Canadian international merchant fleet. . .

Not surprisingly, Canada has no such fleet, and our level of competition vis-à-vis international trade necessarily depends on developments outside of our sphere of influence. This is not an enviable position for a trading nation to be in, and we are a trading nation.

In contrast to the NTARC, we believe that, as air carriers form international alliances and global networks, a strong national airline industry is even more important if we are to be anything more than a bit player in the international air travel scene. If we are to have the influence commensurate with Canada's place in the world economy and to be a significant international competitor, then we must find ways to strengthen the Canadian airline industry, rather than weakening it by trying to enforce further destructive domestic competition. That demands a return to the concept of a strong, viable, and stable airline industry, giving up this obsession that competition is the only arbiter of a safe, reliable, economic, and efficient air transport system.

[*Translation*]

rapport, la dérèglementation a été de façon générale un succès pour les consommateurs, tout en étant fortement problématique—et nous préférons le terme «catastrophique»—pour les transporteurs.

Pour les ardents défenseurs de la dérèglementation, la situation dans laquelle se trouvent nos principaux transporteurs aériens peut être considérée comme une victoire, si nous en croyons Alfred Kahn, ancien président de la Civil Aviation Board des États-Unis et père de la déréglementation aux Etats-Unis. En 1984, il disait ceci:

> La faillite ne signifie pas que la déréglementation est un échec mais plutôt qu'elle est un succès, parce que la concurrence a fait ce qu'elle est censée faire.

Lui, au moins, a compris que la concurrence illimitée tend à éliminer les plus faibles.

Au Canada, cependant, il n'y a pas beaucoup de joueurs à éliminer. Nous avons plutôt deux poids lourds qui s'entre-déchirent jusqu'au sang et jusqu'à l'épuisement total. Mais au nom du maintien de la concurrence, le seul conseil donné aux belligérants par la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux dans son rapport est de continuer de se battre. Plus ils se feront mal, mieux ce sera pour eux. Et si l'un d'entre eux en meurt, un autre rival étranger frais et dispos viendra prendre sa place.

L'image qui vient à l'esprit, messieurs, c'est celle du Colisée de Rome, où celui qui réussissait à se débarrasser d'un lion n'avait aucun répit puisqu'on s'empressait d'en jeter un autre dans la fosse.

Au bout du compte, cette bataille destructive aboutira à la disparition de la concurrence canadienne. Faut-il s'en soucier? Nous le croyons.

Il y a peut-être une leçon à tirer du transport par eau. On lit à la page 119 du volume II du RCELTN:

> Même si le transport par eau a toujours joué un rôle important du point de vue des importations et des exportations canadiennes, le gouvernement n'a pas jugé nécessaire de constituer ou de maintenir une marine marchande canadienne de haute mer. . .

Vu l'absence de cette marine marchande, il n'est pas étonnant que le degré de concurrence que nous pouvons soutenir à l'échelle internationale dépende de circonstances indépendantes de notre volonté. Ce n'est pas une position enviable pour une nation commerçante, et nous en sommes une.

Contrairement à la Commission, nous pensons que, puisque les transporteurs aériens forment des alliances internationales et des réseaux mondiaux, il est encore plus important de pouvoir compter sur une industrie aérienne nationale forte si nous voulons jouer autre chose que les seconds violons sur le marché du transport aérien international. Si nous voulons exercer une influence proportionnelle à la place que le Canada occupe dans l'économie mondiale et constituer un concurrent international important, nous devons trouver des moyens de renforcer notre industrie aérienne, au lieu de l'affaiblir en essayant de provoquer une concurrence encore plus destructrice sur le marché intérieur. Il faut revenir à l'idée d'un secteur du transport aérien fort, viable et stable et se débarrasser de cette obsession selon laquelle la concurrence est le seul arbitre d'un système de transport aérien sûr, fiable, économique et efficient.

[*Texte*]

It is easy to say that the airlines have brought it on themselves, but what else are they to do in an imitative competitive environment? Fares are matched almost instantly. Service is matched very rapidly. Departure times are matched. It's imitative competitive. Really, the consumer has no choice other than personal preference, because they're both offering the same thing.

It is an imitative competitive environment where they cannot unilaterally withhold capacity for fear of losing market share and where pricing initiatives must be met. While the airlines themselves, as well as the financial markets upon which they are now dependent, believe that air fares are underpriced and there are too many seats for too few backsides, they are prohibited from getting together to act in concert to correct this situation. That would be a collusive duopoly, which the NTARC suggests would warrant bringing in foreign airlines to compete domestically, thus starting the whole vicious cycle all over again.

It seems to be hard for Canadians to admit, but we have the best airline service in the world. I believe that very strongly, and that includes the U.S. Our fares must be a bargain, as they are clearly non-compensatory and our airlines are in financial extremis. Yet still it is assumed that others can do it better and more cheaply.

Gentlemen, we sincerely appreciate the opportunity to comment on the NTARC report before this committee. Despite what we just said, there's a lot of good stuff in it. It's a coherent document with a clear view of the future, though its field of vision is somewhat limited by a dogmatic approach consistent with the government's *laissez-faire*, pro-competitive attitude and by a tendency to gaze at Canada's airline industry problems through a narrow aperture.

Time precludes us from commenting fully, so we shall address only some of the aspects that are of particular interest to us.

Right at the top of the heap, going back to our initial "Schedule with Safety", is transportation safety. A quote from the Nielsen Task Force report of 1985 states:

> Experience in the United States since the beginning of the transition to economic deregulation has shown quite clearly that a greater burden falls to the safety regulator.

Despite this, and as we noted in our brief to this committee in 1987 on Bill C-18, which led to the NTA, there was no anticipatory increase in the resources devoted by the government to the safety regulator. Despite the NTARC finding no causal connection between deregulation and a possible decline in safety, Mr. Justice Moshansky noted in his report on the 1989 Dryden crash:

> . . .while the economic regulations were changed. . .to allow the airlines to significantly alter the way that they did business, the rules governing the operational aspects of that business were not changed to keep up with the new economic realities.

[*Traduction*]

Il est facile de dire que les transporteurs aériens se sont attirés eux-mêmes ces ennuis, mais que peuvent-ils faire dans une conjoncture concurrentielle où tout le monde s'imite? Les tarifs sont alignés presque automatiquement. Le service devient identique très rapidement. Les heures de départ sont les mêmes. Les concurrents s'imitent les uns les autres. En réalité, le consommateur n'a pas d'autre choix que sa préférence personnelle, parce que les deux concurrents offrent la même chose.

On s'imite sans pouvoir limiter unilatéralement la capacité, par crainte de perdre une part du marché, mais en devant répondre aux initiatives tarifaires. Même si les transporteurs eux-mêmes, tout comme les marchés financiers dont ils dépendent désormais, croient que les tarifs aériens ne sont pas assez élevés et qu'il y a trop de sièges pour pas assez de passagers, ils ne peuvent se regrouper pour agir de concert afin de corriger la situation. Il s'agirait alors d'un duopole qui ferait de la collusion. La Commission croit que cela justifierait l'arrivée de transporteurs étrangers sur le marché intérieur, ce qui ferait recommencer à nouveau le cercle vicieux.

Les Canadiens semblent avoir du mal à l'admettre, mais nous avons le meilleur service aérien au monde. J'en suis fermement convaincu. Nous sommes même meilleurs que les Américains. Nos tarifs doivent être une aubaine, puisqu'ils sont clairement non rentables et que nos transporteurs aériens sont à l'agonie. Or, on suppose encore que d'autres peuvent faire mieux et à meilleur prix.

Messieurs, nous vous remercions sincèrement de nous donner l'occasion de commenter le rapport que vous êtes en train d'étudier. Malgré tout, nous y trouvons beaucoup de qualités. C'est un document cohérent qui présente une vision claire de l'avenir, même si son champ de vision est un peu limité par une approche dogmatique conforme à la politique de laissez-faire du gouvernement, par une attitude favorable à la concurrence et par une tendance à envisager les problèmes du transport aérien canadien par le petit bout de la lorgnette.

N'ayant pas le temps de donner des commentaires exhaustifs, nous nous contenterons d'attirer l'attention sur certains aspects qui nous intéressent tout particulièrement.

Considérons d'abord, conformément à notre souci de régularité et de sécurité, la question de la sécurité des transports. Le Groupe de travail Nielsen déclarait dans son rapport en 1985:

> L'expérience américaine depuis le début de la transition vers la déréglementation de l'économie démontre assez clairement qu'un fardeau plus lourd est imposé à l'organisme chargé de réglementer la sécurité.

Malgré tout, et comme nous l'avons fait remarquer dans notre mémoire à votre comité en 1987 à propos du projet de loi C-18, qui a mené à la création de l'ONT, on ne prévoyait au départ aucune hausse des ressources consacrées par le gouvernement à l'organisme de réglementation. Même si la Commission ne voit aucune relation de cause à effet entre la déréglementation et une baisse possible de la sécurité, le juge Moshansky a signalé dans son rapport sur l'écrasement survenu à Dryden en 1989 que:

> . . .même si les règles économiques avaient changé pour permettre aux transporteurs aériens de modifier de manière significative la façon dont ils exerçaient leurs activités, les règles régissant les aspects opérationnels de ces activités n'ont pas changé pour s'adapter aux nouvelles réalités économiques.

[*Text*]

• 1110

Mr. Justice Moshansky also quoted from our above-noted brief to this committee, where we said:

> Under deregulation. . ., as 'efficiency' and profit become all-important, the self-policing aspect of the industry will fade. Capital will be forced to tread as close to the marginal line of safety as the enforcement agency will permit.

It is to the credit of our industry that it has not, in the main, succumbed to this temptation. CALPA will continue to play a strong monitoring role to ensure that the highest safety standards are maintained at all our member airlines.

In line with that, we support recommendation 2 and will work closely, as always, with the Minister of Transport and departmental officials in the implementation of this recommendation. I looked at our budget for this part of it, and we are really working hard on it, believe you me. It is a great part of our budget.

We would cautiously go along with recommendation 16, proposing an increase in foreign ownership of a Canadian airline from 25% to 49%, provided that control in fact remains with Canadians and that Canadian interests, including those of labour, are served first. Indeed, were such investment to ensure a viable, stable, and financially sound industry, it might be preferable to the current state of affairs.

We do, however, question why any foreign investor would wish to invest in an industry where ruinous domestic competition is enforced and the return on investment is notoriously low.

It is notable that only party was interested in investing in Canadian Airlines, and that was essentially to secure a lucrative long-term contract selling various services to Canadian Airlines. Any side-benefits to Canada or to Canadians were entirely secondary to the investor. This points up the need to continue to examine potential investments closely, whether they are under the NTA or Investment Canada, to ensure that benefits accrue to Canada and Canadians.

Under cabotage, or right of establishment, the proposals under recommendation 17, to permit foreign carriers to operate domestic services in Canada, or cabotage, or to permit foreign carriers to set up operations in Canada, should a restructuring of the domestic airline market result in a monopoly, are short-sighted in the extreme.

If the current dogmatic insistence on competition at any price should lead to its natural outcome of monopoly, why would it be good, or who would it be good for, to invite a foreign entity to come in and repeat the process? We are going out and getting another lion. What if the outcome of the second battle was the demise of the sole remaining Canadian carrier? Then you go out and get another gladiator.

Do we then invite yet another foreign airline come in and provide competition? Or if the Canadian carrier remains the champion, do we keep repeating the process until our champion lies exhausted and defeated?

[*Translation*]

Le juge Moshansky citait également notre mémoire à votre comité, dans lequel nous affirmions:

> Dans une économie déréglementée, vu que l'«efficience» et le profit deviennent les objectifs suprêmes, l'autoréglementation de l'industrie diminuera. Les capitaux devront s'approcher de la marge de sécurité minimale permise par l'organisme de réglementation.

Il faut féliciter notre industrie de ne pas avoir trop succombé à cette tentation. L'ACPL continuera de jouer un important rôle de surveillance pour que les normes de sécurité les plus élevées soient maintenues chez toutes nos compagnies.

Dans la même veine, nous appuyons la recommandation nº 2, et collaborerons étroitement, comme toujours, avec le ministre des Transports et les fonctionnaires du ministère pour l'appliquer. J'ai consulté notre budget consacré à cet aspect; nous déployons des efforts considérables, croyez-moi. Cela représente une grande partie de notre budget.

Nous appuyons avec prudence la recommandation nº 16, qui propose une hausse de la propriété étrangère d'un transporteur aérien canadien, lui permettant de passer de 25 p. 100 à 49 p. 100 pourvu que le contrôle reste entre les mains de Canadiens et que les intérêts canadiens, y compris ceux des travailleurs, priment par-dessus tout. De fait, si ces investissements permettaient d'assurer une industrie viable, stable et solide financièrement, ils seraient préférables à la situation actuelle.

Nous nous demandons cependant ce qui pourrait pousser un investisseur étranger à investir dans une industrie où il existe une concurrence intérieure ruineuse et où il est bien connu que le rendement sur les investissements est bas.

Il est bon de souligner qu'une seule entreprise était intéressée à investir dans Canadien International, et ce, essentiellement dans le but d'obtenir un contrat lucratif à long terme pour vendre divers services à Canadien. Tout avantage secondaire pour le Canada ou les Canadiens venait nettement au second plan pour l'investisseur. Cela fait ressortir la nécessité de continuer à étudier de près les investissements éventuels, qu'ils relèvent de la LNT ou d'Investissement Canada, pour s'assurer que le Canada et les Canadiens en tireront quelque avantage.

Pour ce qui est du cabotage ou des droits d'établissement, la proposition contenue à la recommandation nº 17, qui permettrait à des transporteurs étrangers d'offrir des services intérieurs au Canada, ce qu'on appelle le cabotage, ou qui permettrait à des transporteurs étrangers de s'implanter au Canada, si jamais la restructuration du marché aérien intérieur résultait en un monopole, est une proposition à très courte vue.

Si l'insistance dogmatique actuelle sur la concurrence à tout prix devait aboutir à son résultat naturel, la formation d'un monopole, pourquoi ou pour qui serait-il bon d'inviter une entreprise étrangère à venir chez nous pour recommencer le processus? Nous ne ferons que lancer un autre lion dans la fosse. Qu'arrivera-t-il si la seconde bataille aboutit à la déconfiture du dernier transporteur canadien. On ira alors chercher un autre gladiateur.

Inviterons-nous un autre transporteur étranger à venir livrer concurrence sur notre marché? Si le transporteur canadien sort vainqueur de l'épreuve, répéterons-nous le processus jusqu'à ce qu'il tombe de fatigue et soit défait?

[*Texte*]

Deregulation and competition do not of themselves make a transportation policy. Nor can we focus solely on the domestic market.

Internationally, and transborder to the U.S., Canadian air carriers are competing successfully in both service and price in a regulated regime that offers travellers a wide choice of services and fares while still affording all carriers some measure of protection against a winner-take-all, bigger-is-better, might-makes-right philosophy. If this can be done in the international arena with its myriad players, we cannot believe it is impossible in Canada.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Captain Bergen, I am sorry to interrupt. I apologize. You said certainly to be gentle with you, and we will do that.

I have looked at this, and if we go through it all, there will not be a great deal of time for questioning. It is your choice. I am not trying to inhibit you in any way, and do not feel that, please. Just do what you want to do. When we go around the table with questions, we sometimes find that a lot of those issues are covered, and it takes quite a while. But it is your choice and I am not trying to inhibit you in any way in the way you will make your presentation.

Capt Bergen: In actual fact, I am reminded of when I go in for a weather briefing. I hate having a dispatcher sitting there reading a weather to sequence to me. I learned to read a weather sequence a long time ago. So I will not do the same to you. I will read the conclusion, though, if I may.

It would appear that there are but two logical options in the limited Canadian market if the current obsession with competition at any cost is continued: a Canadian-controlled monopoly or a foreign-controlled industry. Both would require regulation. Neither option is palatable. Unfortunately, however, the NTARC does not offer an alternative, nor is there any government policy addressing the inherent structural problems so evident in the Canadian industry.

• 1115

We seemed to have exchanged a dictatorship for anarchy as the government abdicates its responsibility to ensure that transportation services are provided to the people of Canada on an equitable basis across the country in the interests of Canada.

I'd just close by saying we would remind members of this committee and all Canadians, using the same quote as we started with, that "the economic health of our country cannot be sustained without a healthy transportation system."

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Captain Bergen.

Mr. Manley: Thank you, gentlemen, for coming here today, and for your brief which covers quite a large number of issues.

[*Traduction*]

La déréglementation et la concurrence ne constituent pas en soi une politique des transports. Nous ne pouvons pas non plus mettre l'accent uniquement sur le marché intérieur.

A l'échelle internationale, et en tant que transbordeurs vers les Etats-Unis, les transporteurs canadiens livrent une concurrence efficace aussi bien quant au service que quant aux prix dans un régime réglementé qui offre aux voyageurs un vaste choix de services et de tarifs tout en assurant à tous les transporteurs une certaine protection contre la philosophie selon laquelle il n'y a qu'un seul gagnant, plus c'est gros mieux c'est et la force crée le droit. Si on peut y arriver sur la scène internationale, sur laquelle tant de joueurs sont présents, nous ne pouvons croire que cela soit impossible au Canada.

Le vice-président (M. Atkinson): Capitaine Bergen, je suis vraiment désolé de vous interrompre. Vous nous avez demandé de vous ménager et nous le ferons.

En jetant un coup d'oeil sur votre mémoire, je me rends compte que si nous passons au travers, nous n'aurons pas beaucoup de temps pour poser des questions. Vous avez le choix. Je n'essaie pas de vous limiter de quelque façon que ce soit, croyez-moi, je vous en prie. Faites ce qu'il vous plaît. Quand nous faisons un tour de table pour poser des questions, nous constatons souvent que beaucoup de sujets ont déjà été abordés et les questions prennent un certain temps. Mais c'est à vous de choisir et je n'essaie surtout pas de vous dicter une conduite.

Capt Bergen: En réalité, cela me rappelle quand je vais à une séance d'information sur la météo. Je déteste que le répartiteur me lise simplement les prévisions de la météo. J'ai appris à le faire moi-même il y a belle lurette. Je ne vous imposerai pas le même traitement. Mais, si vous le permettez, je vais lire la conclusion.

Il semble qu'il n'y a que deux solutions dans le marché limité que représente le Canada si l'obsession actuelle de la concurrence à tout prix se maintient: un monopole contrôlé par des Canadiens ou une industrie contrôlée par des intérêts étrangers. Dans les deux cas, il faudrait une réglementation. Aucune de ces deux solutions n'est très attrayante. Malheureusement, toutefois, la Commission n'en propose pas d'autre et il n'y a pas non plus de politique publique pour régler les problèmes structurels fondamentaux si évidents dans l'industrie canadienne.

Nous semblons avoir remplacé une dictature par l'anarchie, puisque le gouvernement se décharge de sa responsabilité de s'assurer que des services de transport sont fournis à la population canadienne sur une base équitable d'un bout à l'autre du pays, dans l'intérêt du Canada.

Je terminerai en rappelant simplement aux membres de votre comité et à tous les Canadiens, pour reprendre notre citation initiale, que «la prospérité économique de notre pays passe par un système de transport en bonne santé.»

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, capitaine Bergen.

M. Manley: Je vous remercie, messieurs, de votre présence parmi nous aujourd'hui et de votre mémoire qui traite d'une gamme assez vaste de questions.

[*Text*]

First and most importantly, you've quoted from Justice Moshansky's report. I know that you and your members would be very concerned with safety. Are you aware of the pressure that the two major carriers in Canada are under is leading to any reduction in adherence to safety standards in any way that has caused your members to express concern to their association?

Capt Bergen: Not that I know of. When we get in an airplane we are as interested in safety as anybody else. The only difficulty I can think of, and I think it has been ironed out, is the so-called ice police stationed in Guelph. This was a very temporary thing. They were stationed in Guelph, and they were going to try to tell me when my wings were clear or when my time had expired on my de-icing fluid. That has since been ironed out. Does that answer your question?

Mr. Manley: What about scheduled maintenance? Have there been any changes made by the two major carriers with respect to what is in force?

Capt Bergen: No. The safety standards are maintained. I think our record shows that the safety standards are maintained very well. I'm only familiar really, or intimately acquainted, with the two major carriers, and the two major carriers' safety standards are still very high.

Mr. Manley: Certainly I find that reassuring, Mr. Chairman.

Capt Bergen: Let's put it this way. I'm always the first one to arrive at the scene of an accident and I don't want to be that person. I think my associate here is twitching, so he has something to say.

Mr. Roger Burgess-Webb (Manager, Information Services, Canadian Air Line Pilots Association): It's interesting that in 1983 the Canadian Air Transportation Administration as it then was, in an audit on one of the major airlines, stated that:

> In the past few years major airlines have had to compete for business in a depressed economy.

—That was in 1983, and here we are again.

> In addition, the effects of deregulation in the United States have spilled over to some extent into Canada. Airlines have had to drastically reduce costs to survive these new pressures. It has been necessary to streamline operating procedures to save fuel at every opportunity, and reduce training and operating costs to an absolute minimum.

I think the margin has decreased. We are still at a safe altitude to overfly the danger. We're not as high as we were once, but provided there aren't any more cuts and provided we continue to have that safety culture which is very, very important because that takes a long time to build up, and if it's cut down it will take a long time to build up again, certainly at the majors they have maintained that safety culture. I think at some of the smaller carriers, the pressures, as Justice Moshansky noted, have led to a lessening of the safety levels.

Mr. Manley: In your conclusion you refer to the fact that the option of a Canadian-controlled monopoly is not palatable. I have to tell you I've met with a lot of members of your association and they express widely divergent views on whether

[*Translation*]

D'abord et avant tout, je reviens sur les citations tirées du rapport du juge Moshansky. Je sais que vous et vos membres vous souciez beaucoup de la sécurité. Savez-vous si les pressions que subissent les deux principaux transporteurs aériens du Canada entraînent un relâchement de la sécurité tel que vos membres auraient exprimé des craintes à leur association?

Capt Bergen: Pas à ma connaissance. Quand nous montons à bord d'un avion, nous nous soucions de la sécurité autant que quiconque. La seule difficulté à laquelle je peux penser—et je pense que la situation a été corrigée—, concerne ce que nous appelons la police de la glace, à Guelph. C'était très temporaire. De Guelph, ce service allait me dire quand les ailes de mon aéronef seraient dégagées ou quand l'efficacité du produit de déglaçage allait cesser. La situation a été corrigée depuis. Cela répond-il à votre question?

M. Manley: Que pouvez-vous nous dire de l'entretien préventif? Les deux grands transporteurs ont-ils apporté des changements par rapport aux exigences?

Capt Bergen: Non. Les normes de sécurité sont respectées. Les statistiques démontrent clairement, selon moi, que les normes de sécurité sont très bien respectées. Je ne connais vraiment, ou d'assez près, que les deux principaux transporteurs, mais je sais que les normes de ces deux transporteurs-là sont encore très élevées.

M. Manley: Cela me rassure beaucoup, monsieur le président.

Capt Bergen: Disons que je suis toujours le premier à arriver sur la scène d'un accident et je ne veux pas que cela m'arrive. Je pense que mon collègue me fait des signes. Il veut intervenir.

M. Roger Burgess-Webb (directeur, Services d'information, Association canadienne des pilotes de ligne): Il est intéressant de rappeler qu'en 1983, l'Administration canadienne des transports aériens, comme on l'appelait à l'époque, a déclaré dans une vérification effectuée au sujet d'un des grands transporteurs aériens:

> Depuis quelques années, les grands transporteurs aériens doivent se livrer bataille pour obtenir des clients dans une économie déprimée.

. . .C'était en 1983 et nous en sommes au même point aujourd'hui.

> De plus, les effets de la déréglementation aux Etats-Unisa se sont répercutés jusqu'à un certain point au Canada. Les transporteurs aériens ont dû réduire leurs coûts de manière draconienne pour résister à ces nouvelles pressions. Ils ont dû améliorer les méthodes d'exploitation pour économiser du carburant chaque fois qu'ils le pouvaient et réduire les coûts de formation et d'exploitation au strict minimum.

Je pense que le couperet tombe moins souvent. Nous avons encore une marge de manoeuvre pour éviter le danger. Nous n'en avons pas autant que par le passé, mais ça va encore, à condition qu'il n'y ait pas d'autres coupures et que nous continuions de vouloir attacher une grande importance à la sécurité. Cette volonté met beaucoup de temps à se cultiver ou à se reconstruire si nous la détruisons. Les grands transporteurs l'ont certainement cultivée. Je pense que chez certains des petits transporteurs, les pressions ont provoqué une baisse du niveau de sécurité, comme l'a constaté le juge Moshansky.

M. Manley: Dans votre conclusion, vous indiquez qu'un monopole contrôlé par des Canadiens n'est pas une solution attrayante. Je vous avoue avoir rencontré beaucoup de membres de votre association qui divergent grandement d'opinion quant à

[*Texte*]

Canada should have one carrier or two carriers. I guess it's a pretty simple proposition. You can only choose one or the other, and depending who they work for it's usually not too hard to figure out which of those two choices they're likely to argue for, but in your brief you appear to say that a Canadian-controlled monopoly is not palatable, which implies to me that you believe that Canada can sustain two national carriers. Is that a correct assumption?

• 1120

Capt Bergen: Canada has two national carriers at the present time competing on the domestic market. In the main, they do not compete overseas.

First of all, CALPA obviously is not going to make this decision, and it's going to be interesting, after I finish speaking, to see if you gentlemen can figure out which airline I fly for, to see whether my prejudice, if there is a prejudice, is showing through.

Mr. Belsher: That's what I was going to ask him.

Capt Bergen: Sorry about that. A Canadian-controlled monopoly is not, under the present situation, good, because the perception of the Canadian public, if nothing else, is that there should be either a duopoly or more than two, or there should be some form of regulation.

We recommend, if we do go the Canadian-controlled monopoly route, that there should be some form of regulation to guarantee fair prices. Or there should be more than one airline. Does that answer your question?

Mr. Manley: As I said to one of the previous witnesses, I'm the politician here; you're the witness.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Burgess-Webb: He is also a politician!

Mr. Manley: Mr. Corbeil, the Minister of Transport, said that he would be proposing a recalibration of the regulatory framework in the aviation sector. Has CALPA put forward or have you developed any suggestions as to how the regulatory framework might be "recalibrated", to use the minister's expression, in a way that, as you say, would put some limits on these two heavyweights duking it out?

Capt Bergen: We have been rather intimately involved with the duking it out, unfortunately. We have not at the present time got any framework that we would like to see in place, other than we have identified the problem. I think that's the first step, but as far as going further than that, no, we haven't.

Mr. Manley: The problem being overcapacity.

Capt Bergen: The problem being headstrong, headlong competition in Canada between two airlines that are forced, by non-regulatory, unrestrained competition, to go head-to-head right down the line. If Air Canada puts another flight on, Canadian has to put another flight on. If Canadian takes a flight off, Air Canada takes a flight off. If Canadian puts another fork down on the table, Air Canada puts another fork down, and maybe it escalates and puts a knife down, too.

Mr. Manley: I've been wondering who flies on the other airline in order to monitor those forks and knives. They could save some money—

[*Traduction*]

savoir s'il vaudrait mieux que le Canada ait un seul transporteur ou deux. C'est un problème assez simple, je suppose. Ils ne peuvent que choisir l'un ou l'autre, et selon l'entrepreneur qui les emploie, il n'est pas trop difficile de deviner lequel des deux ils défendront. Or, dans votre mémoire, vous semblez affirmer qu'un monopole contrôlé par des Canadiens n'est pas une bonne solution. J'en déduis que, selon vous, le Canada peut conserver deux transporteurs nationaux. Ai-je tort?

Capt Bergen: Il y a actuellement au Canada deux transporteurs nationaux qui se livrent concurrence sur le marché intérieur. En général, ils ne se battent pas sur les marchés internationaux.

Premièrement, l'ACPL ne prendra certainement pas parti, il sera intéressant, après que j'aurai fini de parler, de voir si vous pouvez deviner pour quel transporteur je vole, si mes préjugés—si j'en ai—transparaissent.

M. Belsher: J'allais lui poser la question.

Capt Bergen: Désolé. Un monopole contrôlé par des Canadiens n'est pas une bonne solution dans la conjoncture actuelle, ne serait-ce que parce que le public canadien a l'impression qu'il faut un duopole ou plus de deux transporteurs ou encore une certaine forme de réglementation.

Nous recommandons, si le monopole contrôlé par des Canadiens est la solution retenue, qu'une certaine forme de réglementation garantisse l'équité des prix. Ou encore, il faudrait plusieurs transporteurs. Est-ce que cela répond à votre question?

M. Manley: Comme je l'ai déjà rappelé à un témoin qui vous a précédé, je suis le politicien et vous êtes le témoin.

Des voix: Oh, oh.

M. Burgess-Webb: Lui aussi est un politicien.

M. Manley: M. Corbeil, le ministre des Transports, a déclaré qu'il proposerait un réajustement du cadre réglementaire dans le secteur aérien. L'ACPL a-t-elle proposé ou avez-vous élaboré des suggestions quant à la façon d'effectuer ce réajustement, dont a parlé le ministre, de manière à imposer des limites à ces deux poids lourds en train de s'entre-déchirer?

Capt Bergen: Nous avons malheureusement été mêlés d'assez prêts à cette lutte sans merci. Nous n'avons pas, pour le moment, de cadre à proposer. Nous avons simplement cerné le problème. Je pense que c'est la première étape, mais nous ne sommes pas allés plus loin.

M. Manley: Le problème étant la surcapacité.

Capt Bergen: Le problème, c'est une concurrence directe sans merci au Canada entre deux transporteurs aériens qui doivent, du fait que la concurrence n'est pas limitée ni réglementée, s'affronter jusqu'au bout. Si Air Canada ajoute un vol, Canadien doit en ajouter un. Si Canadien supprime un vol, Air Canada l'imite. Si Canadien ajoute une fourchette sur le plateau, Air Canada en rajoute une et peut-être aussi un couteau.

M. Manley: Je me demande qui emprunte les vols du concurrent pour surveiller les couteaux et les fourchettes. Ils pourraient économiser un peu...

[*Text*]

Capt Bergen: I don't know who does that, but it's like fares. The word gets around very rapidly. Unfortunately, the airlines are caught in a bind right now.

A case in point was Nationair coming in, saying they were going to offer an $88 fare, and if any of the two majors matched it, it would be unfair competition. Well, the two majors didn't have a choice. It's a headlong scramble for market share. They really don't have any tools to work with, and the end result of unrestrained competition is the death of one of the players.

Mr. Manley: Are you certain that the death of one of the players would mean that a second player could not emerge to re-establish competition?

Capt Bergen: I think very definitely that a second player could emerge to establish competition. If you look just at the past two weeks, despite some initial difficulties there was an airline started in Newfoundland, and there's another airline—I've forgotten the name of it—started in. . . What is it?

Mr. Burgess-Webb: Destinair.

Capt Bergen: Destinair. I don't know why, but there are people out there willing to put money into aviation.

Mr. Manley: Does your association believe that the Government of Canada should be prepared to put money into aviation by way of giving financial assistance to national carriers?

Capt Bergen: I think the Government of Canada has to decide what its view of the future is. If it feels that it wants to maintain the subsidy rate, and in here our subsidy rate for the air portion of transportation is about 4%, which is considerably less than our contribution to the whole transportation segment of the economy, the GDP, if the government does want to go that route, then yes. If the government doesn't want to go that route, wants to get out of this and allow unrestrained competition, then accept the final result of unrestrained competition.

• 1125

Mr. Manley: Let me be more particular. Do you think that the $50 million loan guarantee to Canadian Airlines was an appropriate response to the situation that existed at the end of November?

Capt Bergen: I don't think there was an adequate consideration of some of the alternatives, of one of the major alternatives that was out there at the time.

Mr. Manley: Namely, what?

Capt Bergen: Namely, a merger with Air Canada and the emergence of a temporary monopoly to allow other feeders—I'm not saying that very well and I apologize for it—at which point the other competition, smaller airlines, would come in to provide competition. The thing is we're talking competition in Canada and that's part of the operation of the two airlines, but remember that we exist in a big world and the competition out there is other airlines, not the two Canadian ones. We can't lose our focus on the broader picture.

Mr. Manley: When you say there wasn't adequate consideration given to the merger, do you mean by the government?

[*Translation*]

Cap Bergen: Je ne le sais pas, mais c'est comme les tarifs. Les nouvelles se répandent comme une traînée de poudre. Malheureusement, les transporteurs aériens sont dans une mauvaise passe actuellement.

Je donnerai l'exemple de Nationair, qui avait annoncé un tarif de 88$ en disant que, si l'un ou l'autre des deux grands transporteurs offrait le même tarif, ce serait de la concurrence déloyale. Mais les deux grands n'avaient pas le choix. Chacun lutte pour agrandir sa part du marché. Ils n'ont vraiment pas les outils qu'il faut pour travailler et, l'issue ultime de cette concurrence effrénée, c'est la mort d'un des joueurs.

M. Manley: Êtes-vous certain que la mort d'un des joueurs empêcherait un deuxième joueur d'émerger pour recréer une concurrence?

Capt Bergen: Je suis fermement convaincu qu'un deuxième joueur pourrait apparaître pour recréer une concurrence. Ne serait-ce qu'au cours des deux dernières semaines, malgré les difficultés au départ, un transporteur aérien a commencé à voler à Terre-Neuve et un autre dont j'ai oublié le nom. . . Comment s'appelle-t-il?

M. Burgess-Webb: Destinair.

Capt Bergen: Je ne sais pas pourquoi, mais il y a des gens désireux d'investir dans l'aviation.

M. Manley: Votre association croit-elle que le gouvernement du Canada devrait être prêt à investir dans l'aviation en fournissant une aide financière aux transporteurs nationaux?

Capt Bergen: Je pense que le gouvernement du Canada doit déterminer comment il envisage l'avenir. S'il estime qu'il vaut mieux maintenir le taux de subvention et que ce taux sera d'environ 4 p. 100 du PIB pour la portion aérienne, ce qui est nettement plus bas que pour le reste du secteur des transports, s'il choisit cette voie, très bien. S'il veut aller dans une autre direction, se retirer du secteur et permettre une concurrence illimitée, qu'il accepte l'issue ultime de cette concurrence sans borne.

M. Manley: Je serai plus précis. Croyez-vous que la garantie de prêt de 50 millions de dollars accordée à Canadien était la bonne façon de réagir à la fin de novembre.

Capt Bergen: Je ne pense pas qu'on ait bien étudié certaines solutions, notamment l'une des grandes solutions qui se présentaient à ce moment-là.

M. Manly: A savoir?

Capt Bergen: Une fusion avec Air Canada et la création d'un monopole temporaire pour permettre aux transporteurs secondaires—je ne m'exprime pas très bien et je vous prie de m'en excuser—aux autres concurrents, aux petits transporteurs de devenir des concurrents. Nous voulons la concurrence au Canada et cela fait partie du monde de fonctionnement des deux compagnies, mais rappelez-vous que le monde est très vaste et que la concurrence sur cette scène là, ce sont les autres transporteurs, pas les deux transporteurs canadiens. Il ne faut pas perdre de vue la perspective plus large.

M. Manley: Quand vous dites qu'on n'a pas assez réfléchi à la fusion, vous pensez au gouvernement?

[*Texte*]

Capt Bergen: By the government.

Mr. Manley: In the NTA proceedings that are ongoing at the moment, testimony has been given that while the companies themselves were proceeding with that consideration they suggested it would be nice to have $1 billion to $2 billion from the federal government in order to make that merger work. Do you think that would have been an appropriate investment of taxpayers' money?

Capt Bergen: Let's put it this way. I'm putting a porch on my house. I would love to have some money from the government to give me a hand, but it's not going to happen. Sure, they're going to say that. Absolutely, they're going to say that. They would probably like $3 billion, but the fact remains that if the government believes in unrestrained competition, they don't belong in that market. It has to decide, and I think this is what this process right here is all about, the ability to make the decision. Look at the briefs such as ours and the previous one. As Roger just pointed out, "the economic health of our country cannot be sustained without a healthy transportation system".

I'm not answering your question very well. I don't have the answer, unfortunately.

Mr. Manley: I'm just trying to get a reading on how your association feels the government should exercise its role with respect to this duel that's going on. It seemed to me that when the deal broke down as a deal between two companies, the decision was more or less made out there by independent players. I want to know whether you're suggesting that at that stage the federal government should have come to the table and said we'll put up what it costs to merge these two airlines—is that what your testimony is? Because I think it gives us an indication of what level of involvement you think the federal government ought to have in the business of providing air services to Canadians?

Capt Bergen: I'm going to put myself out on a limb here and I'm going to say that the government should not be involved in putting a cash infusion into airlines. The government should be involved in a regulatory mode only. I would refer you to a small paragraph in my brief under infrastructure, the second paragraph, where we say that CALPA, in concert with the Canadian Air Traffic Control Association, the CBAA and ATAC, has been urging a full investigation of the feasibility of an independent ANS operator as a public utility.

That also goes the same route. In other words, just to summarize, the federal government should not be involved in giving money to Air Canada, Canadian, or Inuit Air. The federal government should be setting up a regulatory environment in which the airlines are not forced to add a flight every time the other guy does, and where they are not forced to add the second fork.

Mr. Angus (Thunder Bay—Atikokan): Gentlemen, welcome. Let me apologize for not being here at the start of your presentation but it was the earliest your members could deliver me from Thunder Bay to Ottawa this morning.

Capt Bergen: I hope they did well.

Mr. Angus: They did well. At both places they got in on time.

Capt Bergen: Good.

[*Traduction*]

Capt Bergen: Oui, le gouvernement.

M. Manley: Au cours des enquêtes actuelles de l'ONT, des témoins ont déclaré que, si les entreprises elles-mêmes décidaient de fusionner, il serait bon d'obtenir de 1 à 2 milliards de dollars du gouvernement fédéral afin que la fusion réussisse. Pensez-vous que ce serait une bonne façon d'investir l'argent des contribuables?

Capt Bergen: Je vais vous donner un exemple. Supposons que je construise une véranda devant ma maison. Je serais ravi que le gouvernement m'aide un peu financièrement, mais il ne le fera pas. C'est certainement ce qu'il vont dire. J'en suis absolument certain. Ils aimeraient probablement obtenir 3 milliards de dollars, mais si le gouvernement croit en la concurrence illimitée, il n'a pas à intervenir sur ce marché. Il doit prendre une décision, et je pense que vos travaux n'ont pas d'autre but que de lui permettre de prendre cette décision. Regardez les mémoires comme le nôtre et le précédent. Comme Roger vient de le souligner, «la prospérité économique de notre pays passe par un système de transport en bonne santé.

Je ne réponds pas très bien à votre question. Je n'ai malheureusement pas la réponse.

M. Manley: J'essaie simplement d'avoir une idée du rôle que le gouvernement devrait jouer, d'après votre association, face au duel en cours. Il m'a semblé que, quand les négociations ont achoppé entre les deux compagnies, la décision a été plus ou moins prise par des parties indépendantes. Laissez-vous entendre que le gouvernement fédéral aurait dû intervenir à l'époque et se déclarer prêt à investir la somme nécessaire pour permettre la fusion des deux transporteurs aériens—est-ce votre avis? Cela nous donnerait une indication de la portée de l'engagement que devrait prendre le gouvernemenmt fédéral, d'après vous, face aux services aériens à offrir aux Canadiens.

Capt Bergen: Je vais me mettre sur la corde raide, mais je vous dirai que le gouvernement ne devrait pas injecter de capitaux dans les sociétés aériennes. Il devrait se contenter de réglementer. Je vous renvoie à un court paragraphe, le deuxième, de mon mémoire au sujet de l'infrastructure. Nous déclarons que l'ACPL, de concert avec l'Association canadienne du contrôle de trafic aérien, la CBAA et l'ATAC, a recommandé une enquête approfondie sur la possibilité qu'un service de navigation aérienne indépendant devienne un service d'utilité publique.

Ma réponse va dans le même sens. Autrement dit, pour être très bref, le gouvernement fédéral ne devrait donner d'argent ni à Air Canada, ni à Canadien, ni à Inuit Air. Il devrait créer un cadre réglementaire permettant à un transporteur de ne pas devoir ajouter un vol chaque fois que son concurrent en ajoute un et de ne pas non plus ajouter une deuxième fourchette.

M. Angus (Trunder Bay—Atikokan): Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Pardonnez-moi de ne pas avoir été des vôtres au début de votre exposé, mais vos membres n'ont pas pu me ramener plus tôt de Thunder Bay ce matin.

Capt Bergen: J'espère qu'ils ont bien travaillé.

M. Angus: Très bien. Aux deux endroits, ils étaient à l'heure.

Capt Bergen: Bien.

[*Text*]

• 1130

Mr. Angus: I want to pursue the matter that you were just addressing with Mr. Manley. Is it fair to say that the government, by deregulating air, set up the scenario you have talked about this morning, the head-to-head competition that's there? While I agree with you that there needs to be a return to some form of regulation to put some stability back in, is there not a certain responsibility, irrespective of the philosophy of the government and irrespective of your belief that taxpayers' money should not be used if the decision is to maintain two carriers, and if there is a financial crunch where bridge financing is needed, on the part of the government to undo the damage it has done, perhaps even on a commercial basis, not necessarily as a give-away but like the loan guarantees that it has offered Canadian, and I think should offer the other carrier if that's needed?

Capt Bergen: That's an excellent question.

Mr. Burgess-Webb: It's a slippery slope, I think, Mr. Angus, a very slippery slope once you start down it.

Mr. Angus: Oh yes.

Mr. Burgess-Webb: And I think you're right. The government in the first place set up the regime that allowed this to happen because under regulation, regulation per se did nothing to prevent excess capacity. You could withhold excess capacity. Under deregulation really you can't, because the essence of deregulation is freedom of pricing, freedom of entry, freedom of exit, and as soon as you have all those things you also have freedom to go bankrupt. If we don't want the people to go bankrupt we have to start to remove some of those three essences of deregulation.

Obviously we would prefer to have about 10 really healthy airlines. If we went back several years ago when we had CP Air, Air Canada, and five regionals operating jet airlines, it was a pretty stable sort of situation. The thing is obviously in terrific flux at the moment. We still don't know where it's going, and the instability is really very hard on those in the industry. Speaking for pilots, by midsummer we'll have lost 15% of our members.

Mr. Angus: But if re-regulation occurred today, that wouldn't solve the immediate problem, would it, because even if you were able to force a further reduction in capacity which in turn will lead to further lay-offs—let's not fool ourselves about that—that by itself would not solve the $1 billion shortfall between the two carriers?

Capt Bergen: You see, what you've done is change what Mr. Manley said as far as supplying money to the airlines is concerned to the words "bridge financing". When you change the wording then it becomes an entirely different scenario. I would prefer to see the private sector put up any bridge financing.

Mr. Angus: Yes, but who in their right mind is going to invest in airlines in Canada?

[*Translation*]

M. Angus: Je veux revenir sur la question que vient de vous poser M. Manley. Est-il juste d'affirmer que le gouvernement, en déréglementant le transport aérien, a provoqué la situation que vous avez décrite ce matin, c'est-à-dire la concurrence directe qui existe actuellement? Je conviens avec vous qu'il faut rétablir une forme quelconque de réglementation pour rétablir aussi la stabilité, mais n'y a-t-il pas une certaine responsabilité—peu importe la philosophie du gouvernement et peu importe votre conviction que les deniers des contribuables ne devraient pas servir à maintenir deux transporteurs—si cette solution était retenue? Le gouvernement ne devrait-il pas fournir un financement relais, en cas de difficultés financières, pour réparer les pots cassés, peut-être sous une forme commerciale, pas nécessairement comme don mais plutôt sous forme de garanties de prêts, comme celles qu'il a accordées à Canadien et qui, selon moi, devraient être offertes à l'autre transporteur en cas de besoin?

Capt Bergen: La question est excellente.

M. Burgess-Webb: Vous vous engagez sur une pente glissante, monsieur Angus, sur une pente très glissante.

M. Angus: Oui.

M. Burgess-Webb: Et je crois que vous avez raison. C'est le gouvernement qui a établi le régime ayant abouti à cette situation, parce que, en régime réglementé, la réglementation proprement dite ne faisait rien pour empêcher la capacité excédentaire. On pouvait maintenir une capacité excédentaire. En régime déréglementé, c'est impossible, parce que l'essence même de la déréglementation c'est la liberté de fixer les prix comme on le veut, la liberté d'entrée, la liberté de sortie, et dès que ces libertés existent, la liberté aussi de faire faillite. Si nous ne voulons pas que les gens fassent faillite, il faut commencer par supprimer quelques-uns de ces éléments fondamentaux de la déréglementation.

De toute évidence, nous préférerions avoir une dizaine de transporteurs aériens en très bonne santé. Il y a quelques années, quand il y avait CP Air, Air Canada et cinq transporteurs régionaux exploitant des appareils à réaction, la situation était plutôt stable. Mais c'est le branle-bas actuellement. Nous ne savons pas encore dans quelle direction nous allons, et l'instabilité est très dure à supporter pour les membres de l'industrie. En ce qui concerne les pilotes, nous aurons perdu 15 p. 100 de nos membres au milieu de l'été.

M. Angus: Mais si la réglementation était rétablie aujourd'hui, cela ne réglerait pas le problème immédiat, n'est-ce pas, parce que même s'il était possible de réduire encore plus la capacité, ce qui entraînerait à son tour de nouvelles mises à pied—ne nous leurrons pas là-dessus—cela n'éliminerait pas le déficit de 1 milliard de dollars entre les deux transporteurs?

Capt Bergen: Ce que vous avez fait, c'est remplacer ce que disait M. Manley à propos de la possibilité d'investir dans les transporteurs aériens, par le terme «financement relais». En substituant ce mot, vous proposez tout autre chose. Je préférerais que ce financement relais vienne du secteur privé.

M. Angus: Oui, mais existe-t-il des gens sains d'esprit encore prêts à investir dans une compagnie aérienne au Canada?

[*Texte*]

Capt Bergen: Under the present regime, you're quite right.

Mr. Burgess-Webb: I think if you had a more stable regime you might in fact have people be able to put up that kind of money with some hope of getting a return on it, but right now with and this obsession with competition at all costs, it's going straight down.

Mr. Angus: Fair enough. Let me move on to some other areas.

In your brief you reluctantly support the proposal to move to 49% foreign ownership. I think "cautiously go along" was the phrase you used—

Capt Bergen: That's correct.

Mr. Angus: —provided that control in fact remains with Canadians and that Canadians' interests, including those of labour, are served first.

I sat through the first four days of the hearings by NTA of the application by Canadian and American. Most of those four days centred around the question of control, and in a legalistic way in terms of what vetoes does American have with Canadian. A number of them were actually removed prior to, and in fact I think as a result of those first days of hearings. But there's a second element that's not defined in law that goes beyond the legal definition of control, and that's influence. How do we ensure that a foreign carrier as opposed to a foreign individual...? In fairness to the members of this committee, I don't think any of us anticipated when we were talking about 25% ownership of a Canadian transportation airline by a foreigner that we were talking about a carrier buying it. We were thinking about somebody with a lot of bucks, whether from the United States, or England, or what have you. I mean, the world was not getting into this cross-ownership.

• 1135

How do we ensure that if we go to 49%, when we can't even ensure it now at 25%, there won't be influence on the Canadian carrier that ultimately leads to an integration of the parent carrier and the junior carrier?

Capt Bergen: I don't think there is an answer. You mention influence. By being here hopefully we're having an influence on this committee. I honestly don't think there is a clear cut answer to that. All you can do is start putting safeguards in there.

I'm not a regulator. I'm not a legislator. I don't know. I'll be quite frank.

Mr. Burgess-Webb: All I can think of is some mechanism where you have a constant review process to look at the decisions that are being made and see if they are being made in Canada's interests. Unfortunately it is always after the fact and where the review process is necessarily slow and somewhat unwieldly, and the damage may have been done.

Mr. Angus: Let me give an example of where it can happen. This relates directly to the AMR-Canadian situation. Currently the fleets of the two companies are pretty different. There's not much cross-over in terms of the type of planes that each carrier uses.

[*Traduction*]

Capt Bergen: Dans le régime actuel, vous avez raison d'en douter.

M. Burgess-Webb: Je pense que si le régime était plus stable, des gens seraient disposés à investir tout en ayant un certain espoir de réaliser un profit, mais actuellement, à cause de cette obsession de la concurrence à tout prix, on jette l'argent par la fenêtre.

M. Angus: Passons maintenant à un autre sujet.

Dans votre mémoire, vous avez des réserves au sujet de la proposition de porter la propriété étrangère à 49 p. 100. Je pense que vous avez employé l'expression «appuyer avec prudence»...

Capt Bergen: C'est exact.

M. Angus: ...pourvu que le contrôle reste entre les mains de Canadiens et que les intérêts canadiens, y compris ceux des travailleurs, priment par-dessus tout.

J'ai assisté aux quatre premières journées d'audience de l'ONT concernant la demande de Canadien et d'American. La plus grande partie de ces journées a été consacrée à la question du contrôle et à des considérations juridiques sur les droits de veto dont jouirait American par rapport à Canadien. Certains ont été supprimés avant même et probablement à cause de ces premières journées d'audience. Mais un deuxième élément qui n'a pas été défini en droit va au-delà de la définition juridique du contrôle. Il s'agit de l'influence. Comment nous assurons-nous qu'un transporteur étranger, à la différence d'un ressortissant étranger...? À la vérité, je ne pense pas qu'aucun des membres du comité s'imaginait, lorsqu'il était question d'une participation étrangère à 25 p. 100 dans un transporteur aérien canadien qu'il s'agissait d'un achat. Nous pensions à quelqu'un qui serait riche à craquer, qu'il vienne des États-Unis, de la Grande-Bretagne ou d'ailleurs. Les transporteurs n'avaient pas encore commencé à acheter des actions de leurs concurrents.

Comment nous assurer, si nous portons le pourcentage à 49 p. 100,—alors que nous ne pouvons même pas le faire avec le plafond actuel de 25 p. 100—, qu'il ne s'exercera pas sur le transporteur canadien une influence telle qu'elle aboutira à l'intégration des deux transporteurs?

Capt Bergen: Je ne crois pas qu'il y ait de réponse à cette question. Vous parlez d'influence. Par notre présence, nous espérons exercer une influence sur votre comité. Je ne pense vraiment pas qu'il existe une réponse claire à cette question. Tout ce que vous pouvez faire c'est commencer à prendre des précautions.

Ce n'est pas moi qui réglemente. Je ne suis pas législateur. Je ne sais pas. Je suis franc avec vous.

M. Burgess-Webb: Je ne peux que penser à un mécanisme quelconque permettant un examen constant des décisions prises pour s'assurer qu'elles protègent les intérêts des Canadiens. Malheureusement, c'est toujours après coup et l'examen est un processus nécessairement lent et un peu lourd, et les dégats ont déjà été faits.

M. Angus: Permettez-moi de vous donner un exemple, qui se rapporte directement au cas de Canadien et AMR. À l'heure actuelle, les flottes des deux transporteurs sont assez différentes. Il n'y a pas beaucoup de chevauchements en ce qui concerne les types d'avions employés par chaque transporteur.

[*Text*]

Once you have two directors from American on Canadian, while the Canadian board is making strictly financial decisions that are for the best interests of Canadian, which is required by law, over time they may decide to purchase aircraft X, Y, and Z, which just happen to be the same as the parent or the shareholder company already has in operation or is acquiring. At some point in time you have two fleets that are relative identical, and therefore you get into the question of maintenance. It works both ways. It could be in Canada; it could be in the States.

With regard to maintenance facilities that are designed exclusively for aircraft X, depending on the size and the distance of service and routings, all of the maintenance can be done on in location. It could be in the States, or it could be in Canada. That's the kind of thing I'm talking about in terms of influence. From CALPA's position is that something you've looked at, as you've responded to the commission report? Is it something you're generally concerned about, or does it matter from the perspective of the pilots?

Capt Bergen: From the perspective of the pilots we're looking mainly at safety in this particular case. Is maintenance being done properly, wherever it's being done?

Again, as a pilot I'm sort of getting outside my area of expertise when I start looking at the influence that can be there. I can conceive of half a dozen different scenarios, one of them being aircraft purchases. The American carrier, the carrier in the U.S., will try to influence the carrier in Canada, because if the carrier in the U.S. wants to buy 10 airplanes and can get a better rate for 15 airplanes, it will try to influence the Canadian carrier to buy 5 of the same type of airplanes. It goes on and on.

I don't think it's necessarily bad. As I say, I'm way outside my area of expertise, but that's off the top of my head. In CALPA we really haven't looked at it, so that's more of a personal view rather than CALPA's view.

Mr. Angus: Let me turn to the area of safety. Again I don't think any of us, even those on this side of the table who were quite critical of deregulation, suggested at the time of the white paper or of the legislation that the tier one carriers would suffer in terms of reductions in safety. We felt, at least at that time, they were viable enough that they would be less worried about the banker than, say, the tier two and beyond, that were much more of a shoestring operation.

Capt Bergen: Times do change, don't they?

Mr. Angus: They do. The report itself does highlight the fact that there has been an increased incidence of accidents involving air carriers other than level one. That in some ways is consistent with some of the reports from the NTA itself and from the Transportation Safety Board.

You represent some of the pilots for the commuters, but not all. Is that correct?

Capt Bergen: That's correct.

[*Translation*]

Dès qu'il y aura deux représentants d'American au conseil d'administration de Canadien et même si le conseil de Canadien prend des décisions strictement financières dans le meilleur intérêt des Canadiens, ce qui est exigé par la loi, avec le temps, il peut décider d'acheter tel ou tel avion qui, par hasard, est identique à celui de la société mère ou que l'entreprise actionnaire possède déjà ou est en train d'acquérir. Il arrive un moment où les deux flottes sont relativement identiques et on aborde la question de l'entretien. Celui-ci peut se faire au Canada ou aux États-Unis.

En ce qui concerne les installations conçues exclusivement pour un type d'avion en particulier, selon la taille, les distances et les routes, tout l'entretien peut se faire au même endroit. Ce pourrait être aux États-Unis comme au Canada. C'est à cela que je pense quand je parle d'influence. L'ACPL y a-t-elle réfléchi quand elle pris position au sujet du rapport de la Commission? Est-ce que cela vous inquiète, de façon générale; est-ce important pour les pilotes?

Capt Bergen: Du point de vue des pilotes, nous nous préoccupons principalement de la sécurité. L'entretien doit se faire correctement, peu importe où?

Là encore, en tant que pilote, je m'aventure dans un domaine que je ne connais pas bien, si je commence à examiner quelle influence est susceptible de s'exercer. Je peux imaginer une demi-douzaine de scénarios, dont l'achat d'aéronefs. Le transporteur américain essaiera d'influencer le transporteur canadien, parce que s'il veut acheter dix aéronefs et peut obtenir un meilleur prix en en commandant quinze, il essaiera d'inciter le transporteur canadien à en acheter cinq. Cela n'a pas de fin.

Je ne crois pas que ce soit nécessairement mauvais. Mais je le répète, ce n'est pas ma spécialité. Je réponds à brûle-pourpoint. L'ACPL ne s'est pas vraiment intéressée à la question. Je donne donc plutôt un point de vue personnel que celui de l'ACPL.

M. Angus: Examinons maintenant la question de la sécurité. Là encore, je ne pense pas qu'aucun d'entre nous, même ceux qui se trouvent de ce côté-ci de la table et qui ont critiqué assez fermement la déréglementation, n'a dit, à l'époque du livre blanc ou du projet de loi, que la sécurité diminuerait chez les transporteurs de premier niveau. Nous estimions, à cette époque tout au moins, qu'ils étaient assez viables pour moins s'inquiéter du banquier que ne le feraient, par exemple, les transporteurs du deuxième niveau ou de niveaux inférieurs, dont la position était nettement plus délicate.

Capt Bergen: Les temps changent, n'est-ce pas?

M. Angus: En effet. Le rapport lui-même fait ressortir qu'il y a eu une hausse des accidents chez les transporteurs autres que ceux du premier niveau. Jusqu'à un certain point, cette constatation confirme certains rapports de l'ONT et du Bureau de la sécurité des transports.

Vous représentez certains des pilotes qui travaillent pour les transporteurs secondaires, mais pas tous, n'est-ce pas?

Capt Bergen: C'est exact.

[*Texte*]

• 1140

Mr. Angus: In terms of the tier two carriers and also thinking about what Moshansky found in his report in terms of the culture, we know that there have been some changes, certainly with Air Ontario. From everything I've heard, they have really turned around in terms of how they're approaching the whole question of safety. Given the stats, do you have a sense that the recommendation of the commission is appropriate, that there needs to be work done by the federal government to investigate and determine the causes of the increased incidence of accidents?

Capt Bergen: Yes I do, very definitely. I think one of the problems we ran into with the tier twos and tier threes was that they were growing very rapidly, and I don't think, as Roger alluded, that the safety culture had grown commensurately. I think they're maturing rapidly, and I think with the assistance of Justice Moshansky they're in good shape now, and getting better.

Mr. Burgess-Webb: I wish to mention one thing which I know is quite dear to your heart, Mr. Angus. One thing we do see, particularly at the smaller carriers with the push for productivity, efficiency, cost reduction and so on, is often a push for increased flight times. Quite honestly, the current flight duty time limitations are Third World standards. The Third World is a lot better than us most of the time.

Mr. Angus: For pilots.

Mr. Burgess-Webb: For pilots and flight attendants.

Mr. Richardson: In response to your challenge to the committee, although I'm not a betting man I guess I'd probably bet the farm that you work for Air Canada. I won't ask you to confirm that, because it's pretty obvious.

During your responses to questions you gave the impression that you felt the airlines had no choice in pursuing the course they have taken that evolved into the current predicament, yet when your president and chief executive officer was before this committee he indicated that he felt management had made some mistakes. I wonder if you want to temper your comments and blame it all on deregulation, or is it your view that perhaps the airlines made some mistakes as well.

Capt Bergen: Airlines are composed of individuals and I'm not sure to which president and chief executive officer you're referring.

Mr. Richardson: Mr. Harris.

Capt Bergen: Mr. Harris. Okay. I think there have been mistakes from both airlines. Very definitely there have been mistakes. Businesses go through life making mistakes. In a relative benign environment, mistakes are forgivable. In the environment that we've been in, mistakes have not been forgivable.

Mr. Richardson: Are you suggesting in your comments that the Canadian airlines are inherently inferior to foreign air carriers?

[*Traduction*]

M. Angus: Au sujet des transporteurs de la deuxième catégorie, et aussi des constatations de M. Moshansky, dans son rapport, relativement à l'attitude à l'égard de la sécurité, nous savons que la situation a évolué quelque peu; à Air Ontario, en tout cas. Si je me fonde sur ce que j'ai entendu dernièrement à ce sujet, il y a sûrement eu un revirement en ce qui a trait à la sécurité. Compte tenu des statistiques qui sont rapportées, pensez-vous que la recommandation de la commission est appropriée? Faudrait-il que le gouvernement fédéral fasse enquête et détermine les causes de l'augmentation du nombre des accidents?

Capt Bergen: Oui, tout à fait. Je pense que la difficulté tient au fait que le nombre des transporteurs de deuxième et de troisième catégorie s'accroissaient très rapidement; je ne pense pas, comme Roger y a fait allusion, que l'attitude à l'égard de la sécurité se soit proportionnellement améliorée. Je pense que la situation s'améliore rapidement et qu'avec l'aide du juge Moshansky, elle s'améliorera encore davantage.

M. Burgess-Webb: Je tiens à mentionner quelque chose qui vous tient à coeur, monsieur Angus. La recherche d'une plus grande productivité, d'une meilleure efficacité et de coûts réduits, chez les plus petits transporteurs, s'accompagne souvent d'une augmentation des heures de vol. Pour parler franchement, les heures de vol actuelles sont dignes des normes de pays du Tiers-Monde. Et même là, la situation est encore bien meilleure qu'au Canada dans la plupart de ces pays.

M. Angus: Pour les pilotes.

M. Burgess-Webb: Pour les pilotes et le personnel de bord.

M. Richardson: En réaction au défi que vous avez lancé au comité, même si je n'ai pas l'habitude de parier, je parierais ma chemise que vous travaillez pour Air Canada. Je ne vous demanderai pas de le confirmer, car c'est plutôt évident.

Dans vos réponses aux questions qui vous ont été posées, vous avez donné l'impression que vous pensiez que les compagnies aériennes n'avaient pas eu d'autre choix que celui de s'engager dans la voie qui les a menées à la situation actuelle, même si votre président-directeur général nous a dit qu'il avait l'impression que les administrateurs avaient commis quelques erreurs. Je me demande si vous rejetez tout le blâme sur la déréglementation, ou si vous ne pensez pas que les transporteurs aériens ont peut-être aussi commis quelques erreurs.

Capt Bergen: Il y a beaucoup de monde qui travaille pour les compagnies aériennes, et je ne sais pas vraiment à quel président directeur général vous faites allusion.

M. Richardson: Monsieur Harris.

Capt Bergen: Monsieur Harris. Oui, je pense que les deux transporteurs aériens ont fait des erreurs. Il y a indubitablement eu des erreurs qui ont été commises. Mais aucune entreprise n'en est à l'abri. Dans un milieu relativement sans danger, les erreurs sont pardonnables; en revanche, dans celui où nous évoluons, il y en a un certain nombre qui ont été commises et qui ne sont pas excusables.

M. Richardson: Faut-il comprendre de vos observations que les compagnies aériennes canadiennes sont inférieures, en soi, à leurs concurrentes étrangères?

[*Text*]

Capt Bergen: Definitely not. In fact at the bottom on one of the pages I think I stated that Canadian airlines will stack up against any airline in the world, including the United States. That is on page 5.

Mr. Richardson: Then why in your colourful colosseum analogy would you presume that the Canadian gladiator would inevitably be defeated by the foreign line?

Capt Bergen: Well, how many lines can you take on?

Mr. Richardson: I don't know. How good are you? Unless you're inferior I guess you're going to win.

Capt Bergen: You can only keep winning so long.

Mr. Richardson: Why?

Mr. Angus: You'll find out in September.

Capt Bergen: You just wear yourself out. Look at what we've been going through between the two Canadian lines.

Mr. Richardson: I think that's a defeatist attitude.

Capt Bergen: Oh, okay. Under the present environment we have to operate in I don't think it is defeatist. I think it's realist.

• 1145

Mr. Richardson: Are you presuming that the environment would change for somebody else? Why would it be an easier environment for a foreign operator to operate in?

Capt Bergen: It wouldn't be. It'd be the same thing.

Mr. Richardson: So why, if you don't feel inferior, do you presume that they would operate better in the same environment?

Capt Bergen: I didn't say they would.

Mr. Richardson: But you did say that they would inevitably beat you. Why would you start with that attitude?

Capt Bergen: Here it is on page 5 of our brief:

What if the outcome of the second battle were the demise—

Mr. Richardson: I read it. I'm asking you.

Capt Bergen: It continues:

Or if the Canadian carrier remains the champion, do we keep repeating the process. . .?

I'm saying I don't know which way it's going to operate. I do know—

Mr. Richardson: Yes, you did. You said inevitably the Canadian carrier would be defeated.

Capt Bergen: I didn't say "inevitably".

[*Translation*]

Capt Bergen: Absolument pas. En fait, dans mon document, j'affirme que les compagnies aériennes canadiennes peuvent se mesurer à n'importe quel autre transporteur aérien du monde, américains compris. C'est à la page 5.

M. Richardson: Alors, pourquoi, dans votre analogie plutôt colorée qui nous transporte au Colisée, présumez-vous que le gladiateur canadien serait inévitablement défait par le transporteur aérien étranger?

Capt Bergen: Combien de lignes aériennes peut-on affronter?

M. Richardson: Je ne le sais pas. Êtes-vous suffisamment fort? À moins que vous ne soyez vraiment inférieurs, je pense que vous allez gagner.

Capt Bergen: Mais on ne pourra pas toujours gagner.

M. Richardson: Pourquoi?

M. Angus: Vous allez le savoir en septembre.

Capt Bergen: On s'épuise, tout simplement. Regardez ce qui s'est passé entre les deux compagnies aériennes canadiennes.

M. Richardson: Je pense que vous êtes défaitiste.

Capt Bergen: Oh, je vois. Compte tenu de la situation dans laquelle nous devons fonctionner actuellement, je ne pense pas que ce soit être défaitiste que de penser ainsi. Je pense plutôt que c'est être réaliste.

M. Richardson: Vous présumez que la situation serait différente pour quelqu'un d'autre? Pourquoi un transporteur étranger aurait-il moins de difficulté à évoluer dans une telle situation?

Capt Bergen: Ce ne serait pas le cas. La situation serait la même pour tous.

M. Richardson: Donc, si vous ne vous sentez pas inférieurs, pourquoi supposez-vous qu'un transporteur étranger fonctionnerait mieux dans la même situation?

Capt Bergen: Je n'ai pas dit cela.

M. Richardson: Mais vous avez dit que les transporteurs étrangers gagneraient inévitablement. Pourquoi adopter au départ une telle attitude?

Capt Bergen: Voici ce que nous disons à la cinquième page de notre mémoire:

Qu'arriverait-il si la deuxième bataille aboutissait à l'élimination. . .

M. Richardson: J'ai lu votre mémoire. Je vous pose la question.

Capt Bergen: Nous poursuivons en disant:

Ou si le transporteur canadien demeure le champion, continuons-nous de répéter le processus. . .?

Je dis que je ne sais pas comment cela fonctionnera. Je sais. . .

M. Richardson: Oui, vous l'avez dit. Vous avez dit qu'inévitablement, le transporteur canadien serait le perdant.

Capt Bergen: Je n'ai pas dit «inévitablement».

[*Texte*]

Mr. Richardson: I'm wondering why you suggest that unless you think you're inferior. I don't happen to think you are.

Capt Bergen: I don't think we are either.

Mr. Richardson: I think Canadians can compete.

Capt Bergen: What are we arguing about? I don't think we are either.

Mr. Richardson: Then why do you think the Canadian airlines will go under to foreign airlines? You repeated that four times.

Capt Bergen: I didn't say that.

Mr. Richardson: Yes, you have.

Capt Bergen: I gave a choice. On page 5, a third of the way down the page, I gave a choice. What happens if—

Mr. Manley: Because they're the most poorly capitalized airlines in the world, as he knows.

Capt Bergen: I think he has answered the question.

Mr. Richardson: He may have bailed you out momentarily.

Capt Bergen: You're coming at me again, are you?

Mr. Richardson: I'll let you off the hook. I just wish you guys would get your chins off your chests and stick your heads up proudly and say we can compete as Canadians.

Capt Bergen: Believe me, sir, our chins are not on our chests. I've been in this aviation game since 1960, and we have without a doubt the best aviation industry in the world. Our safety standards are good.

Mr. Richardson: If that's the case, you can compete.

Capt Bergen: Not necessarily. You can be the best in the world and still get shot in the wherever.

Mr. Belsher: I would like to ask the CALPA people some questions. We're going through deregulation. We've also gone through a depression, the two together. With the deregulation because of the excess capacity we have, we have just too many planes flying in Canada without a satisfactory amount of seats filled. How does one operate in a deregulated environment and yet not do this recalibration as the minister has outlined? Mr. Manley touched on that a while back. Is the main problem we have too many seats flying empty in Canada?

Capt Bergen: I would say that's probably the main problem, yes.

Mr. Belsher: Do you have any suggestions as to how we could still keep, as it were, a deregulated environment and yet bring the companies to their senses? Can the companies arrive at a satisfactory solution on the amount of seats they will put out for sale, or does the government have to step in to reregulate that part of the operation?

[*Traduction*]

M. Richardson: Je me demande pourquoi vous dites cela, à moins que vous ne pensiez que vous êtes inférieurs. Je ne pense pas, personnellement, que vous le soyez.

Capt Bergen: Non, moi non plus.

M. Richardson: Je pense que les Canadiens peuvent faire concurrence aux transporteurs étrangers.

Capt Bergen: Sur quoi ne sommes-nous pas d'accord, alors? Je ne pense pas que nous soyons inférieurs, moi non plus.

M. Richardson: Alors, pourquoi pensez-vous que les transporteurs aériens canadiens vont devoir plier l'échine devant les transporteurs étrangers? Vous l'avez répété à quatre reprises.

Capt Bergen: Je n'ai pas dit cela.

M. Richardson: Oui, vous l'avez dit.

Capt Bergen: C'est une alternative que je donne. À la page 5, vers le milieu de la page, je demande ce qu'il arriverait si. . .

M. Manley: C'est parce que les compagnies aériennes canadiennes sont les moins bien financées du monde, comme il le sait.

Capt Bergen: Je pense qu'il a répondu à la question.

M. Richardson: Il vous a peut-être dépanné pour l'instant, en tout cas.

Capt Bergen: Vous allez revenir à la charge, n'est-ce pas?

M. Richardson: Je vais vous laisser aller; mais auparavant je vous dirai que je voudrais bien que vous releviez la tête et que vous affirmiez, avec fierté, que nous pouvons faire concurrence aux transporteurs étrangers, en tant que Canadiens.

Capt Bergen: Nous n'avons pas la tête basse, monsieur. Je vous l'affirme. Je travaille dans le domaine de l'aviation depuis 1960, et nous avons la meilleure industrie de l'aviation du monde; sans l'ombre d'un doute. Nos normes de sécurité sont bonnes.

M. Richardson: Par conséquent, vous pouvez faire concurrence aux transporteurs aériens étrangers.

Capt Bergen: Pas forcément. On peut être le meilleur du monde et recevoir quand même un coup de pied quelque part.

M. Belsher: Je voudrais poser quelques questions aux représentants de la CALPA. Nous vivons actuellement une période de déréglementation. Nous en avons parallèlement traversé une de dépression. Dans le contexte de la déréglementation, en raison de la capacité excédentaire que nous avons, il y a aujourd'hui trop de vols au Canada qui ne sont pas suffisamment remplis. Comment peut-on continuer de fonctionner dans un milieu déréglementé comme celui que nous connaissons sans chercher à rétablir l'équilibre, comme le ministre l'a décrit? M. Manley y a fait allusion plus tôt. La principale difficulté tient-elle au fait que nous avons trop de vols qui ne sont pas remplis au Canada?

Capt Bergen: Je dirais que c'est probablement le principal problème, effectivement.

M. Belsher: Avez-vous des suggestions à faire quant à la façon dont on pourrait en même temps maintenir la déréglementation et contribuer à redresser la situation de nos transports aériens? Les transporteurs aériens peuvent-ils d'eux-mêmes parvenir à une solution satisfaisante relativement au nombre de sièges qu'ils offriront? Ou le gouvernement devrait-il réglementer cet aspect des opérations?

[*Text*]

Capt Bergen: The companies' track record is such that I don't think the companies can do that. A classic example is that Canadian said it was going to take, I think it was 10% or 12%, or whatever it was, out of the market—

Mr. Belsher: Fifteen percent.

Capt Bergen: Fifteen percent. Air Canada took 3% out. Canadian then was forced to bump its number of seats back up again, so I don't think the airlines can do that. I think it's going to have to come from the government. I think this is the role of government.

Mr. Belsher: You feel it's a role of government to do that.

Capt Bergen: That's correct.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, gentlemen. We appreciate your coming in front of us. I know that your brief will certainly be taken into consideration.

Capt Bergen: Just out of curiosity, was that your definition of going gently?

Some hon. members: Oh, oh.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Yes.

Mr. Angus: He was very reserved.

Capt Bergen: When I go home I'm going to get my wife to holler at me.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Manley: Stick around for Question Period.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I think you've heard it can get much worse than that, Captain.

Capt Bergen: Thank you very much, gentlemen.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I now call on Mr. Lyon.

Mr. Belsher: Mr. Chairman, when Mr. Lyon comes on you should ask him what hat is he wearing now, because Mr. Lyon has been in the airline industry for a goodly number of years.

• 1150

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Mr. Lyon, welcome back to the committee. We certainly look forward to your presentation. Please introduce yourself and the gentleman with you, and proceed with your presentation.

Mr. J.B. Lyon (President, Canadian Business Aircraft Association): Thank you, Mr. Chairman and members of the committee. My name is John David Lyon. I'm President and Chief Executive Officer of the Canadian Business Aircraft Association. Joining me this morning is Mr. Russ Payson, a director of CBAA and President of Skyservice FBO in Montreal.

I believe that the committee has received copies of our presentation. I recognize the time constraints. What I will do, Mr. Chairman, is try to paraphrase some of the comments that are included in our brief and hope that you and the members have had an opportunity to review it, or if you haven't, that you will find some opportunity in your busy schedules to complete the review.

[*Translation*]

Capt Bergen: Si l'on se réfère au passé, je ne pense pas que les transporteurs y parviendront d'eux-mêmes. Il suffit de regarder l'exemple classique de la compagnie Canadian qui avait dit qu'elle éliminerait du marché 10 ou 12 p. 100 des sièges qu'elle offrait, je pense. . .

M. Belsher: Quinze p.100.

Capt Bergen: Quinze p. 100. Air Canada a retiré 3 p. 100 des siens. Canadian a alors été obligé de relever le nombre de ses sièges. C'est pourquoi je ne pense pas que les transporteurs puissent le faire d'eux-mêmes. La solution devra venir du gouvernement. À mon avis, c'est la responsabilité du gouvernement.

M. Belsher: Vous pensez que le gouvernement a la responsabilité de faire cela.

Capt Bergen: C'est bien cela.

Le vice-président (M. Atkinson): Messieurs, je vous remercie infiniment. Nous vous remercions d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Votre mémoire nous sera sans aucun doute utile.

Capt Bergen: Je suis seulement curieux de savoir si c'était ce que vous entendiez par «en douceur»?

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (M. Atkinson): Oui.

M. Angus: Il a été très réservé.

Capt Bergen: En rentrant à la maison, je vais demander à mon épouse de me crier par la tête.

Des voix: Oh, oh!

M. Manley: Restez pour la période de questions, vous verrez.

Le vice-président (M. Atkinson): Vous avez sans doute déjà entendu dire que le débat peut être encore beaucoup plus animé que cela, Capitaine.

Capt Bergen: Je vous remercie infiniment, messieurs.

Le vice-président (M. Atkinson): J'invite maintenant M. Lyon à prendre place.

M. Belsher: Monsieur le président, lorsque M. Lyon sera installé, vous devriez lui demander qui il représente aujourd'hui; car M. Lyon travaille dans le domaine de l'aviation depuis de nombreuses années.

Le vice-président (M. Atkinson): Monsieur Lyon, je vous souhaite à nouveau la bienvenue au comité. Nous avons hâte de vous entendre. Veuillez vous présenter, ainsi que la personne qui vous accompagne, et faire votre exposé.

M. J.B. Lyon (président, Canadian Business Aircraft Association): Merci, monsieur le président et membres du comité. Je m'appelle John David Lyon. Je suis président-directeur général de la Canadian Business Aircraft Association. La personne qui m'accompagne ce matin est M. Russ Payson, qui est l'un des administrateurs de la CBAA, et président de Skyservice FBO de Montréal.

Je pense que le comité a reçu des exemplaires de notre mémoire. Sachant que votre temps est compté, je me contenterai, monsieur le président, de tenter de rappeler quelques-unes des observations que renferme notre mémoire. J'espère que vous, ainsi que les membres du comité, avez eu le temps d'en prendre connaissance ou, dans le cas contraire, que vous trouverez le temps de le faire.

[*Texte*]

The association, in reviewing the two volume report of the review commission, has decided to limit its comments on the recommendations to those dealing with the aviation mode. The aviation industry as never before is in a state of flux, and the dynamics of the industry are such that a study, even a year old, may be outdated, or conclusions already need to be adjusted to reflect the realities of this month, or indeed, this week.

The aviation transportation system so essential to both the economic and social well-being of this country is truly in a fragile condition. The government needs to bear this in mind as it grapples with the recommendations of the review commission and the ongoing status of the airline segment of the industry.

This association chose not to appear before the review commission since the focus of the National Transportation Act is on the commercial services in the field of transportation. In the case of aviation this involved, to a large extent, the main airline carriers, the original partners, the charter operators, and those involved with international operations under bilateral agreements. Perhaps this was an error, as the non-commercial operation of business and corporate aviation, falling under our navigation order 1, No. 2, seems not to have been considered along with general aviation.

While accepting business and general aviation was, and should not have been a major consideration for the review commission, there is clearly an inter-relationship within the industry. There is common use of many of the facilities, and access to the same air space in which the commercial operations occur, but in making recommendations which the committee is considering, the commission appears to have overlooked or forgotten, in some instances, the potential impact of these recommendations on other elements of the aviation community. It is for this reason that we appear before you today.

I'm not sure how many of the committee members are really conversant or familiar with our association or, indeed, with business aviation. There are some popular perceptions out there. If someone has seen *Barbarian at the Gates*, the CEO is in the back of the executive aircraft with his wife and his large dog, just flying around. That's the sort of image that we try desperately to counteract, because 99% of the time it's just not true.

The Canadian Business Aircraft Association has been around for more than 30 years. It was established in 1961 and is the principal representative and voice of business aviation in dealing with all levels of government, federal, provincial, municipal and, on occasion, with the news media. We're a founding member of the International Business Aviation Council which has been accorded observer status at ICAO, and we have a strong ongoing working relationship with most other aviation associations across this country, both national in character and regional, such as the B.C. Aviation Council, Saskatchewan Aviation Council, and the *Association québécoise des transporteurs aériens inc.* We have a national office in

[*Traduction*]

En examinant les deux volumes du rapport de la commission d'examen, notre association a décidé de restreindre ses observations aux recommandations relatives à l'aviation. Le secteur de l'aviation connaît une évolution sans précédent, et les éléments dynamiques qui agissent à l'intérieur de l'industrie sont tels qu'une étude qui date d'à peine un an, peut s'avérer dépassée; ou il peut être déjà nécessaire d'ajuster ses conclusions aux réalités du mois, voire, de la semaine en cours.

Notre système de transport aérien, essentiel, tant pour la santé économique que sociale de notre pays, traverse véritablement une période délicate. Le gouvernement doit en tenir compte en se saisissant des recommandations de la commission d'examen et de l'avenir du transport aérien au Canada.

Notre association a préféré s'abstenir de comparaître devant la commission d'examen puisque la Loi sur les transports nationaux intéresse avant tout les services commerciaux appartenant aux transports. Dans le contexte de l'aviation, cela concerne dans une large mesure les principaux transporteurs aériens, les partenaires initiaux, les exploitants de services de frètement et les transporteurs engagés dans des activités internationales en vertu d'accords bilatéraux. Cela était peut-être une erreur, puisqu'il semble que la commission n'ait pas cru bon d'examiner les activités non commerciales et l'aviation de société, lesquelles relèvent de notre ordre de navigation 1, numéro 2, parallèlement à l'aviation générale.

Bien que nous reconnaissions que l'aviation commerciale et l'aviation générale n'aient pas été et n'auraient pas dû être l'un des principaux éléments figurant au programme de la commission d'examen, il n'en demeure pas moins qu'il existe clairement des liens d'interdépendance entre ces domaines. Nous partageons de nombreuses installations, et il arrive que nous utilisions aussi les mêmes lignes que les opérations commerciales. En formulant les recommandations que le comité a entrepris d'examiner, la commission semble avoir négligé ou oublié, dans certains cas, l'effet que peuvent avoir ces recommandations sur d'autres composantes du secteur de l'aviation. C'est la raison pour laquelle nous comparaissons devant vous aujourd'hui.

Je ne sais pas combien de membres du comité connaissent véritablement notre association; ou même, en quoi consiste l'aviation commerciale. Il y a des idées populaires qui circulent à ce sujet. Si l'un d'entre vous a déjà vu *Barbarian at the Gates*. . . le P.D.G est à l'arrière de l'avion d'affaires, avec son épouse et son gros chien; et le vol n'est pas de tout repos. C'est le genre d'image que nous tentons désespérément d'éliminer, car 99 p. 100 du temps, ce n'est tout simplement pas fidèle à la réalité.

La Canadian Business Aircraft Association existe depuis plus de 30 ans. Elle a été fondée en 1961; c'est le principal porte-parole de l'aviation d'affaires auprès de tous les paliers de gouvernement: fédéral, provincial, municipal; et, à l'occasion, auprès des médias. Nous sommes l'un des membres fondateurs de l'International Business Aviation Council qui s'est vu reconnaître le statut d'observateur à l'OACI. Nous entretenons de très bons rapports professionnels avec la plupart des autres associations du domaine de l'aviation au Canada, à caractère tant national que régional, comme le B.C. Aviation Council, le Saskatchewan Aviation Council et l'Association des transporteurs aériens du Québec. Nous avons un bureau

[*Text*]

Ottawa with full-time staff, and chapters located across Canada from Vancouver through to the Atlantic region

• 1155

Business aviation is basically the use of aviation transportation in order to move personnel or cargo in the furtherance of a corporation's or a firm's business, and which is flown by professional pilots. Business aviation allows companies to provide quick, safe, and reliable transportation.

I'd like to come back to "safe", because this is something that is always being focused on in the aviation industry.

In the United States their national transportation safety board keeps a separate category for corporate and business aviation. We're pleased to draw your attention to the fact that this segment of the aviation industry within the United States is the safest of all of the aviation modes, safer even that the airline operations, a fact that our members work continuously at to assure that it is upheld.

Business aviation utilizes a variety of aircraft, including reciprocating single and twin-engine aircraft, turboprops, jets and helicopters. Canadian business aircraft operate primarily within Canada and the United States, but an increasing number of companies are expanding the use of their aircraft to Mexico and overseas markets.

The next section deals with why business aircraft are important. As opposed to reading it, let me best try to illustrate some of the use that makes business aircraft an essential tool, adds to the economic well-being of this country and allows, in some instances, for development and support for the industry in more than one location.

Pratt & Whitney, a very successful manufacturer in Canada of turboprop engines, has a major plant in Longueuil, Quebec, and also in Mississauga, Toronto. It operates, four times a day, what is really a commercial 19-passenger aircraft, between those two plants in order to facilitate the operations in those two locations. Were they required to go from Longueuil to Dorval, to Pearson, and then to the plant, the loss of time would make that a questionable operation.

Du Pont each morning, if you're in Toronto, operates a jet to go down to its headquarters in Delaware in order to be able to provide researchers, engineers, technicians and corporate executives an opportunity to travel to Toronto and be back in the same day. Otherwise you're looking at three plane transfers and a transportation time of almost six or seven hours, as opposed to an hour and fifteen minutes in the corporate jet.

If we go to Alberta we can look at the resource-based industry. Echo Bay Mines in Edmonton operates a gold mine just short of the Arctic Circle at Lupin. They operate a Boeing 727 in a mixed cargo-passenger version that has aided that mine in maintaining a high level of employment, very little attrition, and minimized the impact on the environment. Through the use of that they rotate their staff in and out of that mine on a two-week basis.

[*Translation*]

national à Ottawa, où nous avons du personnel permanent, ainsi que des sections locales dans l'ensemble du pays; de Vancouver aux Maritimes.

D'une manière générale, on peut définir l'aviation d'affaires comme l'utilisation de l'avion pour transporter du personnel ou des marchandises dans le cadre des activités d'une société ou d'une entreprise; et ce, à l'aide d'avions pilotés par des pilotes professionnels. L'aviation d'affaires offre aux sociétés un moyen de transport rapide, sûr et fiable.

J'insiste particulièrement sur le mot «sûr», car c'est un aspect sur lequel on insiste toujours beaucoup dans l'aviation.

Aux États-Unis, le conseil national chargé de la sécurité des transports classe l'aviation d'affaires dans une catégorie distincte. Nous attirons tout particulièrement votre attention sur le fait que ce secteur est le mode de transport aérien le plus sûr de tous aux États-Unis; plus sûr encore que les opérations des grands transporteurs aériens. Nos membres travaillent en permanence à défendre cette réputation.

Dans le domaine de l'aviation d'affaires, on utilise divers modèles d'aéronefs, qui vont des avions à un seul moteur aux hélicoptères, en passant par les bimoteurs, les avions à turbopropulseurs, et les avions à réaction. Les avions d'affaires canadiens sillonnent surtout les espaces aériens canadiens et américains; il y a toutefois de plus en plus de sociétés qui utilisent leurs avions pour les voyages au Mexique et outre-mer.

La partie suivante porte sur l'utilité de l'avion d'affaires. Plutôt que de la lire, permettez-moi d'illustrer quelques-unes des utilisations qui font de l'avion d'affaires un outil essentiel, qui contribue au bien-être économique de notre pays et qui permet, parfois, de contribuer au développement de l'industrie dans plus d'un endroit.

Pratt & Whitney, fabricants canadiens renommés de turbopropulseurs, possèdent une grande usine à Longueuil, au Québec, et une autre à Mississauga, dans la banlieue torontoise. Cette société utilise, quatre fois par jour, un avion d'affaires de 19 places entre ses deux usines. Si les employés de Pratt & Whitney devaient se rendre de Longueuil à Dorval, puis prendre un vol à destination de l'aéroport Pearson, et de là, se rendre à l'usine à Mississauga, la perte de temps serait fort onéreuse.

Chaque matin, le jet de la société Du Pont transporte des gens au siège social dans le Delaware, afin de permettre aux chercheurs, ingénieurs, techniciens et administrateurs de faire l'aller-retour dans la même journée. Son personnel devrait, autrement, changer trois fois d'avion, et perdre six ou sept heures à voyager, comparativement à une heure quinze minutes avec l'avion de la société.

En Alberta, dans le secteur des ressources, la compagnie Echo Bay Mines dont le siège social est situé à Edmonton, exploite une mine d'or un peu au sud du cercle polaire, à Lupin. Echo Bay Mines utilise un Boeing 727 modifié pour transporter à la fois des marchandises et des passagers. Cet appareil lui a permis de conserver un niveau d'emploi élevé, de perdre très peu d'employés et d'atténuer les conséquences de ses activités sur l'environnement. Grâce à cet avion, Echo Bay Mines fait la rotation de son personnel toutes les deux semaines.

[*Texte*]

B.C. Telephone in the province of British Columbia transports some 13,000 of its employees throughout the entire province on a regular mini-scheduled airline basis.

These are the sort of typical operations that are constituted by business aviation.

In the North American and Caribbean area approximately 11,000 aircraft are operated for business and corporate aviation. In the United States the corporate fleet amounts to some 5,000 aircraft, flying over 12 million hours a year, or about 50% more than all the major airlines combined. In Canada just over 500 aircraft are registered for business and corporate purposes.

This association represents about 70% of the corporate fleet operated in Canada. We run, as we say, from a helicopter to a Boeing 720 operated by Pratt & Whitney for engine testing purposes, to the 727 type aircraft, as well as a variety of turboprop and jet aircraft.

• 1200

In addition, our associate membership category covers companies which service or build the products we use or operate, such as Bombardier Aerospace's Challenger and Lear Jet Divisions, Pratt & Whitney, Field Aviation, Innotech, Rolls Royce Canada, etc.

I think it's useful to draw to your attention the economic impact of business aviation. Let me just go to the bottom line—that includes both direct, indirect and induced expenditures—to say that n 1990 the expenditures for all of those factors in support of business aviation amounted to $707 million, employed some 16,800 people, and contributed some $90 million towards the profit margins of companies.

In today's competitive, global economy, productivity has become essential for survival, and major corporations are depending more and more on corporate aircraft to maximize their prime human and other resources. Indeed, it is the fastest-growing segment within general aviation.

While air carriers have traditionally provided cost-effective transportation, the hub and spoke philosophy has resulted in severe time penalties for passengers. We have experienced fewer direct flights, and more of the regional carriers of the slower commuter type. For corporate aircraft, the factor of the time saving is the element that makes us most viable and supports our use.

North America, with five time zones, one-quarter of the globe's circumference in the north-south direction, is a vast area for which the corporate aircraft is not only ideally suited, but at times necessary. Fortunately the North American air space is fully compatible, enabling aircraft to reach as far south as Mexico in a three and a half hour flight. Time is money, and especially in today's competitive global marketplace this is what business aircraft offers and why it can contribute to both profit and jobs.

[*Traduction*]

La société B.C. Telephone, en Colombie-Britannique, transporte quelque 13 000 de ses employés dans toute la province; un peu comme le ferait un minitransporteur aérien sur une base régulière.

Ce sont là des opérations typiques que l'on retrouve dans le domaine de l'aviation d'affaires.

En Amérique du Nord et aux Antilles, on dénombre environ 11 000 avions d'affaires. Aux États-Unis, il y a quelque 5 000 avions d'affaires qui volent 12 millions d'heures par an; cela représente environ 50 p. 100 de plus que les heures de vol de toutes les grandes compagnies aériennes réunies. Au Canada, il y a un peu plus de 500 appareils qui sont enregistrés comme avions d'affaires.

Notre association représente environ 70 p. 100 de la flotte des avions d'affaires qui sont exploités au Canada. Dans notre association, nous avons toutes les sortes d'aéronefs; des hélicoptères au Boeing 720 qu'utilise Pratt & Whitney pour l'essai des moteurs, au Boeing 727, en passant par toute la gamme des turbopropulseurs et des jets d'affaires.

En outre, nous avons parmi nos membres associés des compagnies qui entretiennent et construisent les produits que nous utilisons ou exploitons; par exemple les divisions Challenger et Lear Jet de Bombardier Aerospace, Pratt & Whitney, Field Aviation, Innotech, Rolls Royce Canada, etc.

Je pense utile d'attirer votre attention sur les retombées économiques de l'aviation d'affaires. Pour aller directement à la dernière ligne, où sont englobées les dépenses directes, indirectes et résultantes, je vous dirais qu'en 1990 les dépenses correspondantes à tous ces facteurs dans le domaine de l'aviation d'affaires ont représenté 707 millions de dollars, pour un effectif de 16 800 personnes, et ont contribué quelques 90 millions de dollars aux bénéfices des entreprises.

Dans l'économie de marché actuelle, la productivité est devenue essentielle à la survie, et les grandes entreprises comptent de plus en plus sur les avions d'affaires pour exploiter au maximum leurs meilleures ressources humaines et autres. En fait, c'est le secteur qui croît le plus rapidement dans l'ensemble de l'aéronautique.

Bien que les transporteurs aériens assurent traditionnellement des liaisons offrant un bon rapport coût-efficacité, la mise en place de réseaux en étoile pénalise sévèrement les passagers. Il y a moins de vols directs, et un plus grand nombre de transporteurs régionaux qui assurent des navettes plus lentes. C'est le gain de temps qui justifie et rend viable l'utilisation d'avions d'affaires.

L'Amérique du Nord, avec ses cinq fuseaux horaires et une superficie couvrant le quart de la circonférence terrestre dans le sens nord-sud, représente une région pour laquelle l'avion d'entreprise est non seulement idéal mais parfois même indispensable. Par bonheur, l'espace aérien nord-américain est parfaitement compatible avec ce genre d'avion, ce qui permet d'aller jusqu'au Mexique en trois heures et demie. Le temps est précieux, particulièrement sur le marché dans la conjoncture économique mondiale actuelle; en ce sens les avions d'affaires ont un impact positif, à la fois sur les bénéfices et sur les emplois.

[*Text*]

In looking at the review commission recommendations, we have selected only a few of these on which to comment. The first one deals with recommendation 2. That is a recommendation to focus attention on the increased evidence of accidents involving air carriers other than Level I carriers, and to take necessary corrective actions.

While generally supportive of this recommendation, we believe, given the scarcity of resources available to Transport Canada Aviation, the direction should have suggested a priorization and application to those tasks or areas within the industry which would have assured the maintenance or enhancement of existing levels of safety. Clearly, a more focused use of resources to assure safety is called for, and its application should apply across the industry.

Recommendation 16 deals with the definition of "Canadian", and the 75% to 51% change that is being proposed. While the association appreciates the logic behind this recommendation, we also recognize that 51% of the voting interests, even when held by Canadians, may not mean this will guarantee effective control.

Many corporations may be controlled by a single shareholder holding a large block of votes without having an outright majority. If the change to allow foreign investment to own 49% of shares of a Canadian carrier goes forward, some provision or review process should be available to assure protection of the Canadian interests and the well-being of Canadian aviation.

This association is concerned primarily with our segment of the industry, but recognizes the health of the entire industry is important to the well-being of this country.

Recommendation 17 suggests a restructuring in the domestic airline market might result in a monopoly. While we support the desirability of retaining competition within the domestic airline market, we believe the granting of traffic rights to foreign carriers to operate routes within Canada should only be done as a last resort. We would like to see the development of competition remain with a Canadian competitor, not a foreign competitor.

• 1205

Recommendation 21 deals with a procedure for slot allocation, with common entry criteria for use at airports which face capacity restrictions in the future. I suppose, Mr. Chairman, I must be quite frank with you, that the major reason for us appearing before you today is our concern over airport access and slot allocations. Immediately preceding this recommendation in volume I was the statement:

> In general, we favour a system of allocating slots at Canadian airports that recognizes the precedence of established airlines, but at the same time makes new entries possible.

[*Translation*]

Nous avons opté de ne commenter que quelques-unes des recommandations de la commission. Il y a tout d'abord la recommandation nº 2, qui vise à examiner de plus près l'augmentation du nombre d'accidents impliquant des transporteurs aériens autres que ceux du Niveau 1, en vue de prendre les mesures correctives nécessaires.

Bien que nous approuvions globalement cette recommandation, nous estimons, compte tenu de l'insuffisance des ressources dont dispose le groupe Aviation de Transports Canada, qu'il aurait fallu proposer un ordre de priorité et une organisation de ces tâches dans le but de préserver ou d'améliorer les niveaux actuels de sécurité. Il est clair qu'il faut réaffecter d'une façon plus détaillée les ressources afin d'assurer la sécurité dans l'ensemble de cette industrie.

La recommandation nº 16 porte sur la définition de «Canadien», et la proposition de ramener de 75 à 51 p. 100 le pourcentage des actions assorties de droit de vote. Bien que notre association comprenne la logique de cette recommandation, nous constatons aussi que, même si des Canadiens détenaient 51 p. 100 de ce type d'actions, cela ne constituerait pas nécessairement une garantie de contrôle efficace.

De nombreuses sociétés peuvent être contrôlées par un actionnaire unique, lequel détient un nombre important de votes sans nécessairement avoir la majorité absolue. Si la modification visant à permettre à des investisseurs étrangers de détenir 49 p. 100 des actions d'un transporteur canadien est mise à exécution, et faudrait prévoir une disposition ou un processus de réexamen permettant d'assurer la protection des intérêts canadiens et le bien-être de l'aviation canadienne.

Notre association se soucie plus particulièrement du secteur qu'elle représente; mais elle sait aussi qu'il est important pour notre pays que l'industrie dans son ensemble soit florissante.

La recommandation nº 17 laisse entendre que la restructuration du marché des services aériens intérieurs pourrait résulter en un monopole. Nous convenons qu'il est souhaitable de préserver la concurrence sur le marché intérieur; nous estimons toutefois qu'il ne faudrait accorder des licences de circulation à l'intérieur du territoire canadien à des transporteurs étrangers qu'en dernier ressort. Nous souhaiterions que la concurrence vienne d'entreprises canadiennes, et non de transporteurs étrangers.

La recommandation nº 21 concerne un mécanisme d'attribution de créneaux qui s'appuie sur des critères communs d'entrée pour les aéroports qui seront confrontés, à l'avenir, à une capacité restreinte. Je dois vous dire très franchement, monsieur le président, que si nous sommes venus ici aujourd'hui, c'est essentiellement pour vous faire part de nos inquiétudes au sujet de l'accès aux aéroports et de l'attribution de créneaux. Juste avant cette recommandation, on peut lire dans le volume I la phrase suivante:

> De façon générale, nous sommes favorables à la mise en place dans les aéroports canadiens d'un système d'attribution de créneaux qui reconnaisse que les compagnies aériennes établies doivent avoir la priorité, mais qui permette en même temps la pénétration de nouveaux entrants.

[*Texte*]

We are concerned further, when one looks at volume II, and the section on page 181 of the research report dealing with slot allocations and other airport infrastructure restrictions, that our segment of the industry, indeed the general aviation category under which we fall, along with the courier operations and some cargo and smaller commercial operations, is totally ignored or not recognized.

If this committee is examining and considering the establishment of a process to deal with slots, we think we can justify the reason why we should have access to airports such as Pearson. We also want to make sure or remind the committee that at Pearson, where there is a slot reservation in effect at the present time, it's there because of a shortage of air traffic controllers, not because there is a lack of runway, or a congestion in air space.

I want to maximize the opportunity of the committee to pose questions, but I hope you will read through this section, which is fairly lengthy and touches upon two reports that in particular have considered business aviation operations in this country, and in particular at Pearson Airport.

The Environmental Assessment Review Panel's interim report on air traffic management in southern Ontario, dated last November, dealt extensively in its analysis with general aviation and concluded that cargo flights, courier operations and business aviation had legitimate rights to be at Pearson. In fact, they considered that this was a legitimate element for a mix at a major airport, and recommended that Transport Canada should make the same effort to serve these enterprises at the Lester B. Pearson Airport as it does to serve the airline passenger operations.

The panel found that the operation of the cap and slot reservation system to be strongly and unfairly biased against general aviation. It further went on to say:

> . . .the Panel believes that airlines have been allowed to protect unused slots for possible future operations, and to bank and transfer slots between flights, without any discipline being exercised by Transport Canada.

The panel suggested that Transport Canada should overhaul the slot assignment and should adopt the policy of "use it or lose it", to make sure that this banking and transferring were eliminated.

This is simply to say, Mr. Chairman, that not only was this recognized by the environmental review panel but also by the ministerial task force on aviation matters in its 1991 report to the Hon. Jean Corbeil.

Access to airports is a priority for business aviation, and we believe we can fully justify to any objective group the legitimate right for us to be there.

With regard to recommendation 36, dealing with the cutting of excess, CBAA believes that this is a very important recommendation. The air mode presently contributes more than two-thirds of the cost of operating the aviation system. Clearly, as the industry is asked to pay an even greater share, it will want to determine how, when, and where these expenditures occur.

[*Traduction*]

Nous craignons en outre, surtout en lisant au volume II le passage de la page 206 qui traite de l'attribution de créneaux et des autres restrictions relatives aux infrastructures aéroportuaires, que notre secteur, et même toute la catégorie de l'aviation générale dont nous relevons, ainsi que les activités de messagerie et certaines activités de transport de marchandises ou activités commerciales mineures, ne soient totalement ignorées ou exclues.

Si votre comité examine et envisage la mise sur pied d'un processus concernant l'attribution de créneaux, nous pensons pouvoir vous donner des raisons justifiant notre accès à des aéroports tels que Pearson. Nous voulons aussi rappeler au comité qu'à Pearson, où il y a déjà actuellement un problème d'attribution de créneaux, la difficulté vient d'une pénurie de contrôleurs aériens et non d'une pénurie de pistes, ou d'une congestion de l'espace aérien.

Je souhaiterais laisser au comité la possibilité de poser de plus de questions possible; mais j'espère que vous lirez attentivement ce passage assez long qui traite de deux rapports dont les auteurs se sont penchés sur les activités de l'aviation d'affaires au Canada, et notamment à l'Aéroport Pearson.

Le rapport intérimaire de novembre dernier de la Commission d'évaluation environnementale consacré à la gestion du trafic aérien dans le sud de l'Ontario traite abondamment de l'aviation générale, et conclut que les vols de transport de marchandises, les activités de messagerie et l'aviation d'affaires ont des droits légitimes à exercer à Pearson. En fait, les auteurs du rapport estiment que ce sont des ingrédients légitimes dans l'ensemble des activités d'un grand aéroport, et ils recommandent que Transports Canada fasse le même effort pour accueillir ces entreprises à l'aéroport Lester B. Pearson que vis-à-vis des compagnies de transport de passagers.

La commission a constaté que le système de réservation de créneaux pénalisait injustement l'aviation générale. Les auteurs écrivent notamment:

> . . .la commission estime qu'on a laissé les compagnies aériennes se ménager des créneaux en vue d'activités futures éventuelles et se réserver ou se transférer des créneaux d'un vol à l'autre sans que Transports Canada intervienne pour réglementer ces activités.

D'après la commission, Transports Canada devrait revoir le régime d'attribution de créneaux, et exiger que les compagnies utilisent leurs créneaux ou y renoncent afin de mettre fin à cette procédure de constitution de réserves et de transferts.

Je vous dirais simplement, monsieur le président, que ce n'est pas seulement cette commission d'évaluation environnementale qui l'a constaté, mais également le groupe de travail ministériel sur l'aviation; il avait présenté son rapport à l'hon. Jean Corbeil en 1991.

L'accès aux aéroports est une question prioritaire pour l'aviation d'affaires, et nous pensons pouvoir donner à n'importe quel groupe indépendant des raisons justifiant entièrement notre droit légitime à cet accès.

En ce qui concerne la recommandation nº 36, qui concerne la réduction des excès, nous estimons qu'il s'agit d'une recommandation très importante. Ces dépenses représentent plus des deux-tiers des frais d'exploitation des compagnies d'aviation. Il est clair que si l'on demande à l'industrie d'en assumer une part encore plus grande, elle exigera de savoir comment, quand et où les dépenses seront effectuées.

[*Text*]

The Department of Transport at present is not equipped or able to accomplish this type of interface. As Transport transfers to local airport authorities responsibility for many of its airports, it should also be moving with the industry to establish an independent, not-for-profit agency to operate the air navigation system, which should be funded by the industry. The major national aviation associations are not only in favour of such a move, but are actively promoting it.

There are also other opportunities within the aviation environment that could and should be transferred from transport to the private sector, where these can be done effectively, but at lower cost. I would just like to draw the committee's attention to the experience in New Zealand, Australia, the United Kingdom, Ireland, Switzerland and Germany, where independent agencies have or are being established, where in some instances significant cost reductions have occurred to the users, with increased efficiency and reduced cost to the government.

Finally, recommendation 38 deals with the tax structure and rates. In our view, this is another important recommendation which should be broadened to include all elements within the aviation community and not just limited to air carriers.

Canadian industry needs to be competitive, particularly in the context of the North American Free Trade Agreement and the globalization of business opportunities. Canadian aviation can compete with any other country, providing the playing fields are level, and certainly tax structures and capital depreciation provisions are important factors in a competitive market.

Business aviation and indeed all segments of our industry want to contribute to the strengthening of the Canadian economy and the creation of more jobs. A growing economy can contribute more to tax revenues than one which is stagnant or non-competitive because of taxation structure and high rates.

In conclusion, the association would like to thank the committee for the opportunity to express our views on some of the recommendations of the review commission. From our perspective, the recommendations are worth careful consideration, and we believe in the long run will aid the transportation system, which is such an integral part of the country. We thank you for your indulgence and would be pleased to respond to any questions you may have.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, Mr. Lyon.

[*Translation*]

Le ministère des Transports n'a actuellement ni les moyens, ni l'infrastructure nécessaire pour assurer ce genre d'interface. En même temps qu'il transfère la responsabilité de nombre de ces aéroports à des autorités aéroportuaires locales, le ministère des Transports devrait aussi collaborer avec l'industrie en vue de mettre en place une agence indépendante à but non lucratif qui serait chargée du système de navigation aérienne, et qui devrait aussi être financée par l'industrie. Les principales associations nationales du domaine de l'aviation sont non seulement en faveur d'une telle initiative, mais incitent fortement le ministère des Transports à le faire.

• 1210

Il y a aussi d'autres sphères de responsabilité du domaine de l'aviation qui pourraient et qui devraient être confiées au secteur privé, lequel peut s'en acquitter avec efficacité, et à moindre frais. Je tiens à attirer l'attention du comité sur des expériences entreprises en Nouvelle-Zélande, en Australie, au Royaume-Uni, en Irlande, en Suisse et en Allemagne, où des agences indépendantes ont ou vont être établies, lesquelles permettront dans certains cas, de réduire substantiellement les coûts supportés par les utilisateurs, tout en accroissant l'efficacité et tout en réduisant les coûts pour le gouvernement.

Il y a finalement la recommandation nº 38 qui porte sur la structure fiscale et les tarifs. Selon nous, il s'agit à nouveau d'une recommandation importante qu'il faudrait étendre à tous les éléments du secteur de l'aviation, et ne pas la limiter uniquement aux transporteurs aériens.

L'industrie canadienne doit être concurrentielle, notamment dans le contexte de l'Accord de libre-échange nord-américain et de la mondialisation des possibilités commerciales. L'aviation canadienne peut faire concurrence à celle de n'importe quel pays, dans la mesure où les règles du jeu sont les mêmes pour tous. Il ne fait aucun doute que les structures fiscales et des mesures concernant l'amortissement sont des facteurs importants dans un marché concurrentiel.

L'aviation d'affaires et tous les segments de notre industrie souhaitent contribuer au renforcement de l'économie canadienne et à la création d'emplois. Une économie en croissance peut contribuer davantage aux recettes fiscales qu'une économie stagnante, et non concurrentielle, en raison de la structure fiscale et de taux élevés.

En conclusion, l'association tient à remercier le comité de lui avoir fourni l'occasion d'exprimer ses vues sur plusieurs recommandations de la commission d'examen. Nous pensons que les recommandations valent la peine d'être considérées attentivement, et nous croyons qu'à long terme, elles contribueront à améliorer le système de transport qui fait partie intégrante de notre pays. Nous vous remercions de votre indulgence; nous répondrons volontiers à toutes les questions que vous voudrez bien nous poser.

Le vice-président (M. Atkinson): Je vous remercie, monsieur Lyon.

[*Texte*]

Mr. Manley: Let me take you up on your invitation to ask you the justification for having general aviation at Lester B. Pearson, and in responding to that you might suggest to us what you think the slot allocation policy ought to be. Why wouldn't we move it to another facility? Hamilton is unused, and Buttonville. Maybe we could even get into Downsview at some point.

Mr. Lyon: I would not want to try, in the time that I have available, to give you all of the facts and factors. I could happily send you our brief that ran to a couple of hundred pages, that was presented to the environmental hearing.

Mr. Manley: No. Send it to him.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. L. Russell Payson (Director, Canadian Business Aircraft Association): May I take maybe one shot at that? You've asked the question. Let's say we use the example of Du Pont.

A company like that, which happens to be transporting employees back and forth, is bringing economic benefits to that area. If the slots are refused to a company like that, why would they not consider moving some of their facilities to another location—i.e., the U.S.? In other words, high-profile individuals in most organizations, and their free movement, are critical to the success of those organization.

Mr. Manley: But why do they need to fly to Lester B. Pearson?

Mr. Payson: Because if they're located in Mississauga, going to Buttonville or going to Hamilton adds about an hour to the trip.

Mr. Manley: That might be pushing it a little bit. Nothing is more frustrating to passengers sitting in one of those lineups at Pearson than seeing a 10-seater in the line, and it strikes me that when we're spending multi-millions of dollars on expanding the runways and the terminals at Pearson, it has to occur to taxpayers that maybe there are other runways not that far away that could be used for some of the smaller aircraft where connecting into the commercial system is not a factor.

Mr. Lyon: Mr. Manley, let me suggest to you a couple of things. Business aircraft require runways of 5,000 to 8,000 feet, depending on type and model. That is our policy if someone comes along and asks what do you want in the way of a runway.

• 1215

If you look at the alternatives immediately within the Toronto area, the Toronto Island, Buttonville, and capacity at Downsview, if you take one at Downsview you knock one out at Pearson. The closest alternative is Hamilton.

[*Traduction*]

M. Manley: Permettez-moi de me prévaloir de votre invitation pour vous demander de nous expliquer pourquoi il faut que l'aviation générale demeure à l'aéroport international Lester B. Pearson; en même temps, vous pourriez peut-être nous dire quelle devrait être la politique en matière d'attribution de créneaux d'atterrissage et de décollage. Pourquoi ne pas déplacer le trafic des avions d'affaires dans un autre aéroport? Il y a de la place à l'aéroport de Hamilton, et aussi à celui de Buttonville. Ces avions pourraient peut-être même utiliser l'aéroport de Downsview, à un certain moment.

M. Lyon: Je ne voudrais même pas tenter, dans le temps dont je dispose, de vous énumérer tous les faits et tous les facteurs... Je pourrais toutefois volontiers vous faire parvenir le mémoire d'environ 200 pages que nous avons présenté à l'occasion des audiences portent sur l'environnement.

M. Manley: Non. Faites-le parvenir à ce monsieur.

Des voix: Oh, oh!

M. L. Russell Payson (administrateur, Canadian Business Aircraft Association): Puis-je tenter de vous répondre? Puisque vous avez posé la question... Prenons l'exemple de la société Dupont.

Une société de ce genre, qui fait faire la navette à ses employés entre Toronto et le Delaware, apporte des avantages économiques à cette région. Si l'on refuse d'accorder à cette société les créneaux de décollage et d'atterrissage dont elle a besoin, qu'est-ce qui l'empêcherait de déménager une partie de ses installations—aux États-Unis, par exemple? Autrement dit, pour la plupart des sociétés, la liberté de mouvement des dirigeants est un des éléments critiques à la réussite de leurs opérations.

M. Manley: Mais pourquoi faut-il qu'ils atterrissent absolument à Lester B. Pearson?

M. Payson: Parce que se rendre à Buttonville ou à Hamilton, pour des gens qui travaillent à Mississauga, ajoute environ une heure de déplacement.

M. Manley: On exagère peut-être un peu. Il n'y a rien de plus frustrant pour des passagers dont l'avion fait la queue pour pouvoir décoller, à Pearson, que de voir un petit avion de dix places devant eux; et il me semble qu'en nous voyant dépenser des millions de dollars pour ajouter des pistes et agrandir les aérogares à l'aéroport Pearson, il doit bien y avoir des contribuables qui se disent qu'il y a pourtant d'autres pistes, pas tellement loin, que pourraient utiliser certains avions plus petits, lorsqu'il n'est pas essentiel que le vol soit relié au système commercial.

M. Lyon: Monsieur Manley, permettez-moi de vous apporter quelques précisions. Un avion d'affaires a besoin d'une piste de 5 000 à 8 000 pi., selon le type et le modèle. C'est notre politique si on nous demande ce qu'il nous faut en matière de piste d'atterissage.

Si vous en éliminez un à Downsview et un à Pearson, quelles sont les possibilités qui restent dans la région immédiate de Toronto, en prenant en compte les aéroports Toronto Island, Buttonville et de la capacité de Downsview? L'endroit le plus proche qui puisse servir est Hamilton.

[*Text*]

Time is money, and money is time. Consider access to the downtown area for the financial centre if one spends another hour in commuting distances. If the province and if the federal government put in a high-speed access to Hamilton Airport, perhaps that would increase the use.

When we look at the contribution, and you say that there are people annoyed when they are in line waiting, let me ask: Do you stop to think for a moment who riding in the back of those aircraft with the 10 passengers? You have not mentioned that there may be 10 passengers coming from Sudbury. There may be only five passengers. You may have an airline aircraft operating in there with five or ten people on a holiday. The people who are operating in the back of our aircraft are directly contributing to the jobs, the economy, and the well-being of the country.

In the analysis which was done, over 65% of the jobs in the Mississauga area regularly make use of aviation for business purposes. More than half of them, in some way or other, make use of corporate aircraft in order to facilitate the operation of their business.

We are in the business of helping the economy and the job creation. If you provide another airport for us with 5,000-to 8,000-foot runways in the Toronto area, with good communication capabilities... Let us come down to Buttonville. It is surrounded. It cannot be expanded. But Toronto Island represents a jewel. You have a tripartite agreement. You have a council that has a dichotomy in terms of which way it wants to go. It wants to expand the use of the island airport, but it will not allow business jets to operate in there, even though they produce less noise than many of the prop aircraft which are now permitted to operate in there.

The government is obviously a key player in this. We are not saying that we must always access Pearson, but unless there is a viable alternative we think we have the right. We have been able to establish before two objective groups the reason for it and the contribution which we make. I would be happy to spend a much longer time with this committee, collectively or individually, to try to clarify or expand the points we are making this morning in a rather limited time.

Mr. Manley: Rather than taking you up on that at the moment, let me move to the topic of the independent air navigation authority, which has been bandied about by a number of associations, including, I think, yours. Can you give us some guidance on how you think that might operate and what cost savings it could generate? Are there some models you recommend that we look at?

Mr. Lyon: Yes, yes, yes, and yes.

In one of my former lives I spent almost three years on a special task force established by the Minister of Transport to look at aviation matters. One of those was the examination of the management of the department, of the aviation group. We think there are a number of factors that contribute to the lack of perceived efficiencies. There is no question about the dedication of the people within this system or their smarts. But competing government priorities, the length of time to deliver

[*Translation*]

Le temps c'est de l'argent; l'inverse est tout aussi vrai. Imaginez le temps qu'il faudra mettre pour se rendre dans le district financier du centre ville s'il faut passer une heure de plus en transit? Si la province et le gouvernement fédéral convenait de construire un accès autoroutier à l'aéroport de Hamilton cela augmenterait peut-être le nombre d'usagers.

Quand vous dites qu'il y a des gens qui s'énervent parce qu'ils font la queue, il faut songer à la contribution que nous faisons à l'économie. Avez-vous déjà réfléchi à qui représentent ces 10 passagers? Vous n'avez pas mentionné le fait qu'il pouvait y avoir 10 passagers en provenance de Sudbury. Il pourrait n'y en avoir que cinq. Il peut y avoir un avion de ligne qui ne transporte que cinq ou 10 touristes en vacances. Mais les personnes qui travaillent pour assurer le maintien de cet avion contribuent directement aux emplois, à l'économie et bien-être du pays.

L'analyse montre que plus de 65 p. 100 des entreprises de la région de Mississauga, qui créent des emplois, ont recours régulièrement aux lignes aériennes à des fins commerciales. Plus de la moitié d'entre elles font appel aux lignes commerciales, d'une manière ou d'une autre, pour leurs affaires.

Nous favorisons la création d'emplois et nous aidons à faire marcher l'économie. Si vous nous fournissiez un autre aéroport dans la région de Toronto, avec des pistes de 5 000 à 8 000 pieds, et des facilités d'accès... On ne peut agrandir l'aéroport de Buttonville—il est cerné de tous les côtés. Le Toronto Island Airport offre, toutefois, des possibilités reluisantes. Il existe une entente tripartite. Mais, le conseil n'arrive pas à décider des grandes orientations de l'aéroport; il veut en accroître l'utilisation mais refuse de permettre aux jets d'affaires d'y atterrir, bien qu'ils soient moins bruyant que de nombreux avions à hélices à qui l'on permet l'accès à ses pistes d'atterrissage.

Le gouvernement est manifestement un acteur clé dans ce dossier. Nous ne revendiquons pas l'accès à l'aéroport Pearson en tout temps; nous pensons toutefois avoir le droit de l'utiliser en l'absence de toute autre solution viable. Devant deux groupes indépendents, nous avons pu définir notre contribution et établir le bien-fondé de notre position. Je me mettrai volontiers à la disposition du comité, ou de ses membres, individuellement, si vous désirez de plus amples explications ou des précisions sur les points que nous avons avancés ici ce matin dans la période de temps plutôt limitée dont nous disposions.

M. Manley: Je ne relèverai pas l'offre que vous nous faites pour l'instant, mais permettez-moi d'aborder un autre sujet: celui d'une commission indépendante de la navigation aérienne, qui a été soulevée par un certain nombre d'associations, dont la vôtre, me semble-t-il. Comment une telle commission pourrait-elle fonctionner, selon vous? Et quelles économies permettrait-elle de réaliser? Avez-vous des modèles à nous recommander?

M. Lyon: Je vous répondrai oui, oui, oui et oui respectivement.

Dans l'une de mes vies antérieures, j'ai siégé presque trois ans à un groupe d'étude mis en place par le ministre des Transports pour examiner plusieurs questions relatives au secteur de l'aviation. On nous demandait, entre autres, d'examiner la gestion du Groupe Aviation du ministère. Nous pensons qu'un certain nombre de facteurs contribuent au manque d'efficacité apparent. Nous ne remettons aucunement en cause le dévouement des employés, ni leurs compétences.

[*Texte*]

major systems, the RAMP project, which is the radar modernization project, has taken and will take more than 15 years from concept to bringing it into place. It is not yet clear of all the troubles it is having with its software. The CAATS program is going to be at least 15 years in coming into being.

The ministerial task in looking at the RAMP project observed that it was costing the Canadian taxpayer about $300 million more than it might have because of the requirement for job creation and some of the other benefits that go with technological transfers. We are convinced that there are other ways of achieving that without necessarily adding to the expense of developing those systems.

• 1220

In New Zealand, the modernization program—much smaller than ours but similar in many respects—was achieved at 25% less than what the government had forecast, it was done in a three-year period as opposed to a five-year period, the user fees have been reduced by 20%, and the government has enjoyed a return on its capital investment of 11% to 14% since the airways corporation was established.

In Australia the modernization initiative is well along. They have reduced some 1,500 positions, which they saw as not being required for safe and efficient operation. The service levels to the users have improved, and the costs to operate the system have been reduced.

In Germany they have gone from the independent crown corporation style. The Germans are in fact about to privatize the whole of the industry.

Switzerland has operated with a government investment along with a private company for many years and has been very successful in maintaining both the efficiencies and the responsiveness of that system.

The United Kingdom moved some three years ago to a crown corporation type of operation and has achieved savings and efficiencies that were not previously there in a public service type of operation.

These two booklets were distributed to you, the blue in English and the gold in French, from the four associations that are at the moment leading the charge, the Air Transport Association of Canada, the Canadian Air Line Pilots Association, the Canadian Air Traffic Control Association, and our own association.

Mr. Manley: The table researcher is telling me that we didn't get them; I certainly don't have it with my material.

Mr. Lyon: They were mailed to your offices, but they may have been diverted in the piles of material that you get. I'd be pleased to leave two copies of each, in case anyone would like to take a look at them. Also, in your own material, we have included some dynamics on the economic impact of business aviation.

[*Traduction*]

Les problèmes sont ailleurs: à savoir, des priorités gouvernementales qui se font concurrence, et le temps nécessaire à la mise en place des systèmes importants. Il aura par exemple fallu 15 ans pour paser du stade de la conception à la mise en oeuvre du projet RAMP, qui est un programme de modernisations des radars. Et l'on n'a toujours pas éliminé tous les défauts de son logiciel. Il faudra au moins 15 ans pour mettre sur pied le programme CATTS.

Quand il a examiné le projet RAMP, le groupe d'étude ministériel a fait remarquer que du fait qu'il devait se conformer à certaines conditions en matière de création d'emplois, et satisfaire à certaines autres attentes allant de pair avec les transferts de technologies, le projet RAMP coûtait environ 300 millions de dollars de plus aux contribuables canadiens qu'il n'en aurait autrement coûté. Nous sommes convaincus qu'il y a d'autres manières d'atteindre ses objectifs sans pour autant ajouter au coût de la conception et de la mise en place des systèmes.

En Nouvelle-Zélande, le programme de modernisation—bien plus restreint que le nôtre, mais semblable à de nombreux égards—a coûté 25 p. 100 e moins que ne l'avait prévu le gouvernement. Il a, en outre, été réalisé en trois ans plutôt qu'en cinq ans; les frais aux usagers ont été réduits de 20 p. 100 et, depuis que la société a été formée, l'investissement en capital du gouvernement a connu un taux de rendement de 11 à 14 p. 100.

En Australie, cette initiative de modernisation va bon train. On a éliminé quelque 1 500 postes qui n'étaient pas nécessaires, pensait-on, à la sécurité et à l'efficacité des services. La qualité des services offerts aux usagers s'est améliorée, et l'on a réduit les coûts d'exploitation du système.

Les Allemands veulent éliminer les sociétés d'État indépendantes et sont, de fait, sur le point de privatiser toute l'industrie.

La Suisse a, depuis de nombreuses années, un système mi-public, mi-privé, qui allie l'investissement du gouvernement à une société privée; ce pays a parfaitement réussi à maintenir et les efficiences et la capacité d'adaptation de ce système.

Il y a environ trois ans, le Royaume-Uni a démantelé l'organisme constitué selon le modèle de la fonction publique, et a pu, en passant à un type de société semblable à nos sociétés de la Couronne, réaliser des économies et des efficiences qui étaient absentes du système précédent.

Les deux brochures qui vous ont été distribuées, celle couleur or en français, et la bleue en anglais, proviennent des quatre associations qui sont à la tête du mouvement prônent cette solution; c'est-à-dire l'Association du transport aérien du Canada, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du traffic aérien et notre propre association.

M. Manley: Notre adjoint de recherche me dit que nous ne les avons pas reçues; je ne les ai certainement pas dans mes documents.

M. Lyon: Elles ont été expédiées par la poste à vos bureaux; peut-être se sont-elles perdues quelque part dans les piles de documents qu'on vous fait parvenir. Je serais heureux de vous laisser deux exemplaires de chaque version, au cas où quelqu'un voudrait y jeter un coup d'oeil. Vous trouverez aussi dans les documents que nous vous avons remis des données sur l'impact économique de l'aviation d'affaires.

[*Text*]

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you for those copies, Mr. Lyon.

Mr. Angus: Gentlemen, thank you for your presentation and your brief.

In your opening comments you indicated that because of the hubbing time became a much greater factor in the use of air, and that's why business travel in company-owned aircraft became much more appropriate. Is that a distinct shift since 1987, since deregulation?

Mr. Lyon: I'm not sure it is a shift that dealt with deregulation; it was a shift of marketing emphasis. You went to keys where you could try to dominate the market, where your share of business and profitability would go up.

I live in Ottawa, and I can tell you that if I want to go directly to Winnipeg, I can go less frequently than I used to be able to. If I want to go to Regina or Saskatoon, I literally have to go Ottawa-Toronto, Toronto-Winnipeg, and then go out of Winnipeg to Saskatoon or Regina. My wife wanted to go from Winnipeg to Calgary the other week. Because of that hubbing concept she had to route through Saskatoon. We are seeing much more of that.

There is a greater frequency of direct flights out of a major location, such as Toronto, Montreal to a lesser extent, and out of Vancouver, but there is certainly a loss. If you listen to the citizens of Edmonton, they feel that they've been put in the backwater. To some extent there is some feeling within the business community here in the city of Ottawa that we have fewer direct flights.

Mr. Angus: Has that inspired your members to do more of the point-to-point service with company-owned equipment?

Mr. Lyon: I think it has created situations where if the use was marginal before, it has increased our level of activity for getting to smaller communities.

• 1225

One of our member companies owns pulp mills. They're located in B.C., Alberta, and Saskatchewan. To go laterally requires them to operate out of Vancouver back to the Okanagan, out of the Okanagan over to Calgary or Edmonton, from Edmonton up to Grande Prairie, Grande Prairie back to Edmonton. Then they have to go to Saskatoon to get back up to Prince Albert.

If you take engineers, technicians, auditors, company executives on a tour, and you look at the amount of hours they would have to spend to get back and forth, the aircraft becomes a very viable way.

Mr. Payson: Mr. Angus, you mentioned you came from Thunder Bay this morning.

Mr. Angus: Yes.

[*Translation*]

Le vice-président (M. Atkinson): Nous vous remercions de nous laisser ces exemplaires, monsieur Lyon.

M. Angus: Messieurs, merci de votre exposé et de votre mémoire.

Dans vos remarques liminaires, vous avez dit que le phénomène des aéroports plaques tournantes affectait les itinéraires, ou la fréquence des vols, à un point tel que pour économiser du temps il est devenu beaucoup plus approprié de voyager dans des avions d'affaires. Cette évolution s'est-elle manifesté nettement depuis 1987, depuis la dérèglementation?

M. Lyon: Je ne suis pas sûr que ce changement soit dû à la dérèglementation. Il s'agit plutôt d'un changement qui s'explique par des considérations relatives au niveau du marketing. On a essayé de faire mainmise sur certains créneaux du marché où l'on pouvait se saisir d'une plus grosse part du marché et accroître sa rentabilité.

J'habite Ottawa; les vols qui me permettent de me rendre directement à Winnipeg sont moins fréquents qu'autrefois. Si je veux me rendre à Regina ou à Saskatoon, je dois d'abord faire Ottawa-Toronto, Toronto-Winnipeg, puis prendre un vol de Winnipeg pour me rendre à Saskatoon ou à Regina. Ma femme a voulu aller de Winnipeg à Calgary il y a deux semaines. À cause de ce concept des plaques tournantes, elle a dû passer par Saskatoon avant d'arriver à Calgary. On constate de plus en plus ce genre de phénomène.

Un plus grand nombre de vols directs partent des grands centres comme Toronto, Vancouver, et, dans une moindre mesure, Montréal; mais cela se fait au prix d'une perte de services ailleurs. Les habitants d'Edmonton, par exemple, vous diront qu'ils ont maintenant l'impression d'habiter un bled perdu. Ici même, à Ottawa, les gens d'affaires ont la très nette impression qu'il y a moins de vols directs.

M. Angus: Et cela a-t-il encouragé vos membres à faire plus de vols «point à point» avec des avions appartenant à leur société?

M. Lyon: Je pense que dans certaines situations où l'on n'utilisait ces avions qu'accessoirement, on les utilise beaucoup plus maintenant pour aller dans les petites localités.

L'une de nos compagnies membres est propriétaire d'usines de pâte à papier, situées en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan. Pour leurs déplacements, les dirigeants doivent aller de Vancouver à la vallée de l'Okanagan, puis quitter l'Okanagan pour se rendre à Calgary ou à Edmonton, puis aller d'Edmonton à Grande Prairie et de Grande Prairie retourner à Edmonton. Pour aller ensuite à Prince Albert, ils doivent dans un premier temps aller à Saskatoon.

Si vous devez déplacer des ingénieurs, des techniciens, des vérificateurs et des cadres administratifs pour faire la tournée des usines d'une société, l'idée d'un avion d'affaires devient très intéressante quand vous calculez le nombre d'heures qu'ils risquent tous de perdre à voyager.

M. Payson: Monsieur Angus, vous avez dit ce matin que vous veniez de Thunder Bay.

M. Angus: Oui.

[*Texte*]

Mr. Payson: For example, Thunder Bay to here in a corporate jet would be essentially an hour. If you had to be here for 8 a.m. and you had a function last night, you couldn't do both. It's as simple as that.

Mr. Angus: That's right.

Mr. Payson: This is what corporate aviation is about. It gives you the flexibility and the speed.

Mr. Angus: There has been somewhat of a shift because time is an important component in the business sector today, unlike decades ago, when it wasn't the same kind of factor. What I'm trying to get at, though, is what has been the bleed-off from the commercial carriers because the structure as we have it today on the commercial side doesn't match the needs of the business side?

Mr. Payson: Statistically it is negligible, because you're talking about one and two passengers. In other words, it's not affecting the airlines. What you're talking about are senior executives who are under more time pressure today because of the globalization and the pressures. They must get there faster.

Mr. Angus: But your colleague talked about the four trips a day from Toronto to one of the Quebec communities. That must have bled off some of the—

Mr. Payson: Yes, it does in that case.

Mr. Lyon: You have to look at the cost. Xerox just bought one of the new Canadair or Bombardier regional jets. They're using that between their two plants. They're transporting somewhere between 20 and 30 employees per flight on that, and they are saving themselves about 20% over the best price they could get on a coach package. There are economies that are directly attributable. If you look at the Pratt & Whitney operation, they've costed both the time of the transportation using commercial means and the time element, which is critical.

I suspect Du Pont is paying more transportation costs to transport its employees from Toronto, but it can have an engineer down to Du Pont and back again in the same day. He or she isn't away from home. She's there with the family. . . That makes it a more a attractive job. You know how tiring flying around on airplanes is.

Since you're on the opposition side, let me say that one of my problems when I listen to the question and answer period is that both the media and the opposition are jumping all over the backs of cabinet ministers for using government aircraft to operate effectively and efficiently. All of you have horrendous schedules. It boggles my mind that anyone would get up and criticize a minister of the Crown for trying to take advantage and to save a few hours. I don't want to get into that one.

[*Traduction*]

M. Payson: Vous mettriez environ une heure à venir de Thunder Bay à Ottawa, par exemple, dans un jet d'affaires. Si vous devez être ici à 8 heures du matin et que vous avez un engagement là-bas le soir précédent, vous ne pourrez être présent aux deux; c'est aussi simple que cela.

M. Angus: C'est exact.

M. Payson: C'est là tout l'avantage de l'aviation d'affaires; cela vous permet beaucoup de souplesse et de rapidité dans vos déplacements.

M. Angus: Les choses ont changé en partie parce que le temps est devenu une composante si importante des affaires, aujourd'hui, contrairement à la situation qui avait cours il y a quelques dizaines d'années. Voici où je veux en venir: quelle part du marché les transporteurs commerciaux ont-ils perdue parce que leur structure ne répond pas aux besoins du monde des affaires?

M. Payson: Sur le plan des statistiques, c'est une proportion négligeable, puisqu'il s'agit d'un ou deux passagers. En d'autres termes, ce phénomène n'affecte pas les lignes aériennes. Ce sont surtout les cadres supérieurs des entreprises qui doivent se déplacer plus vite de nos jours à cause du phénomène de la globalisation, et les autres types de pressions qui s'exercent sur eux. Ils doivent se rendre à destination plus rapidement.

M. Angus: Mais votre collègue a fait allusion à un cas où quelqu'un se rendait quatre fois par jour dans une localité au Québec. Cela a certainement dû drainer une partie. . .

M. Payson: Oui, dans un cas comme celui-là.

M. Lyon: Il faut comparer les coûts. La société Xerox vient d'acquérir un nouveau jet régional Canadair ou Bombardier. Les employés l'utilisent pour leurs déplacements entre les deux usines Xerox. Ces appareils permettent de transporter entre 20 et 30 employés par vol, et le coût de ces vols est inférieur d'environ 20 p. 100 au meilleur prix que la société aurait pu obtenir pour des vols commerciaux en classe économique. Certaines économies sont directement imputables à leur avion. La société Pratt & Whitney a effectué des calculs pour établir, et ce qu'il en coûte pour transporter des employés qui empruntent les lignes aériennes commerciales et le coût du temps que cela représente, facteur critique.

Je soupçonne que la société Du Pont paye des frais de déplacement plus élevés pour transporter ses employés de Toronto, mais cela permet à un ingénieur de faire l'aller-retour chez Du Pont le même jour. La société évite ainsi les frais d'un séjour à l'hôtel, car l'employé peut coucher chez lui. L'interessé passe plus de temps avec sa famille. . . Cela rend les emplois plus intéressants. Vous savez combien il est fatigant de se déplacer en avion.

Puisque vous êtes député de l'opposition, permettez-moi de vous dire que l'une des difficultés que j'éprouve quand j'écoute la période des questions, c'est que les députés de l'opposition et les médias se jettent sur les ministres à bras raccourcis parce qu'ils ont recours aux avions du gouvernement pour leurs déplacements. Ils essaient d'utiliser leur temps de la façon la plus efficace possible. Vous avez tous des horaires horriblement chargés. Je suis stupéfait qu'il y en ait qui se lèvent pour critiquer un ministre de la Couronne parce qu'il a en recours à ces avions pour économiser quelques heures. Je ne m'attarderai pas là-dessus.

[*Text*]

Mr. Angus: Fair enough. I admit some of my colleagues have done that. If you check the record, you'll find I've never done that, because I have a sense of what those things are.

Mr. Belsher: It's a sign you're pure.

Mr. Angus: Well, no, not quite.

Mr. Lyon: Having some appreciation for what you do, the hours that you contribute, anything that can be done to save you a few hours should be gladly accepted by the taxpayer. This is one taxpayer you will find who will never criticize you. I was not always involved with business aviation, but I've always had an appreciation for business and time.

Mr. Angus: Let me move on. On recommendation 17 on page 7 you make it very clear that cabotage really would be the last resort. If we came to the point of having a monopoly Canadian-owned carrier, would your organization support a return to some form of regulation? I'm not talking about what we had before, but some kind of fair control. Would you support some kind of entry-exit controls before we would have to go to cabotage with a foreign carrier?

• 1230

Mr. Payson: There's a small differentiation here that may not be apparent. The small charter carriers, of whom our organization is one, in that area we would love to see cabotage. Statistically, if you look at the geography of North America, we could compete much more effectively with the Americans. We do not see that the Americans would injure us that greatly. In other words, we would love to get at it. That may not be the case in the private operations for corporate airplanes, but in the area of commercial operations, business aircraft. . .

Let me give you an example. Our firm operates probably one of the only services of specialized intensive care units for medical evacuations. We're doing a lot of the snow bird repatriations from the south. The Americans we're competing with. . .

Mr. Manley: The reverse of First Air. They're the real snow birds.

Mr. Payson: In doing this we're competing directly head to head with the Americans. They can pick up and drop off all the way up to Canada. We can't. We have to go to the deep south, pick somebody up and bring them back. We cannot take anybody on the back-hauls.

Mr. Angus: Is that not being dealt with, though, in the open skies negotiations?

[*Translation*]

M. Angus: C'est vrai; j'admettrais que certains de mes collègues se sont rendus coupables de telles critiques. Mais si vous vérifiez le hansard, vous constaterez que je me suis bien gardé de faire ce genre de remarques, parce que j'ai une assez bonne compréhension du problème.

M. Belsher: Vous êtes donc pur et sans taches.

M. Angus: Je n'irais pas jusque-là.

M. Lyon: Tout contribuable qui connaît tant soit peu votre charge de travail, et le nombre d'heures que vous devez consacrer aux affaires de l'État, devrait accepter aisément toute démarche qui vous permet de gagner quelques heures. Vous avez devant vous un contribuable qui ne vous critiquera jamais à cet égard. Je n'ai pas toujours travaillé dans le domaine de l'aviation d'affaires; mais j'ai toujours eu une assez bonne compréhension de l'importance du temps pour les gens d'affaires.

M. Angus: Je vais poursuivre; dans la recommandation n° 17 à la page 7, vous dites de façon très claire qu'on ne devrait avoir recours au cabotage qu'en tout dernier ressort. Si nous devions finir par n'avoir plus qu'un transporteur canadien qui aurait un monopole, votre organisation serait-elle pour un retour à la réglementation, sous une forme quelconque? Je parle de mécanismes susceptibles de permettre d'exercer un contrôle équitable, et non d'un retour intégral au système que nous avions auparavant. Plutôt que de permettre le cabotage aux transporteurs étrangers, seriez-vous pour l'imposition d'une forme quelconque de contrôle d'entrée sur le marché?

M. Payson: Il y a une petite différence qu'il faut faire ici, et qui n'est peut-être pas évidente. Les petits fréteurs, et notre organisation est de ce nombre, aimeraient beaucoup que l'on permette le cabotage dans ce domaine. Si vous observez la géographie de l'Amérique du Nord, vous constaterez que nous pourrions faire concurrence beaucoup plus efficacement aux Américains. Nous ne pensons pas que les Américains nous nuieraient tellement. En d'autres termes, nous serions ravis d'avoir l'occasion de pénétrer ce marché. Ce n'est pas nécessairement le cas des avions d'affaires des entreprises privées; toutefois, en ce qui a trait aux opérations commerciales, les avions d'affaires. . .

Permettez-moi de vous donner un exemple. Notre société offre ce qui est sans doute l'un des seuls services d'unités de soins intensifs spécialisés dans les évacuations médicales. Nous rapatrions beaucoup de Canadiens qui tombent malades pendant leurs vacances dans le Sud. Nos concurrents américains. . .

M. Manley: C'est le contraire de First Air. Tant qu'à aller dans le Sud.

M. Payson: En offrant ce service, nous faisons concurrence directement aux Américains. Les Américains peuvent faire monter des passagers et les laisser descendre où ils veulent, y compris au Canada; ce n'est pas notre cas. Nous devons aller à des destinations éloignées dans le Sud, faire monter un passager et le ramener ici. Nous ne pouvons prendre personne à bord pour retourner là-bas.

M. Angus: N'est-ce pas l'une des choses dont on doit discuter dans le cadre des négociations de l'accord sur l'ouverture des espaces aériens?

[*Texte*]

Mr. Lyon: Cabotage was eliminated from discussions under open skies. It may come back in again, but it was withdrawn. For whatever good my opinion is, I don't think we're going to get back at open skies much before next year. I believe that until we settle out within our own industry whether we're going to have one or two major carriers, whether or not some of the other relationships are going to mature, the Clinton administration will not want to get in there. Then, when it comes back to the whole question of cabotage and what our position is, it's going to be influenced by the state of our industry.

Mr. Angus: I didn't mean it the way it came out in terms of the bilateral dealing with charters per se, as opposed to the question of cabotage.

Mr. Lyon: Let me come back to a basic precept we have. We'd like to see less regulation within the industry. That does not mean a reduction in levels of safety—if we have resources, we should focus on it—but less effort on the part of the government to regulate how we can compete economically and how we can best operate.

Mr. Angus: Let me come back to my original question, though. If a merger were to happen between Air Canada and Canadian, and they're the sole carrier—and I think there's a wide diversity of opinion whether or not any of the regional carriers or the east-west charter carriers can really be a reasonable competitor—at that point in time, before we allowed an American carrier in to run domestically, would you agree to some form of regulation to protect the consumer and to protect the communities?

Mr. Lyon: I don't believe we're going to wind up with a monopoly.

Mr. Angus: If we do. I don't want a monopoly either.

Mr. Payson: We've lived through regulation of prices and tariffs. I think we'd prefer to stick with deregulation, which is the course of action you adopted.

Mr. Lyon: You may want to look at the application to the north, which I don't think anyone has objected to. I would like to make sure there is some form of transportation provided to smaller communities. If you're going to grant someone the right to totally monopolize the mainline, there may be some obligation on their part to also sustain a branch service for the common good.

Mr. Richardson: Gentlemen, I'm really very pleased to have you here. This must be one of the most sensible, pragmatic, and rational briefs we've had for a long time at this committee. What you say just makes a lot of sense. I'm surprised Mr. Angus didn't hiccup over there.

[*Traduction*]

M. Lyon: Le cabotage a été éliminé de l'ordre du jour de ces négociations. Cela n'est peut-être pas définitif, mais pour l'instant, il a été retiré. Dans la mesure où ce que j'en pense vous intéresse, je serais d'avis que les négociations «Ciels ouverts» ne reprendrons pas avant l'an prochain. Je pense que l'administration Clinton ne s'intéressera pas à ces négociations avant que nous n'ayons réglé certaines questions dans notre propre industrie, à savoir: allons-nous avoir un ou deux gros transporteurs? Allons-nous assister à d'autres fusions éventuelles? Notre position face au cabotage sera à son tour influencée par la santé de notre industrie.

M. Angus: Je me suis mal exprimé. Je voulais faire allusion aux négociations bilatérales avec les fréteurs en tant que tels, plutôt qu'au cabotage.

M. Lyon: Permettez-moi de revenir à l'un de nos principes de base. Nous aimerions qu'il y ait moins de réglementations au sein de cette industrie. Cela ne doit pas nécessairement se faire au détriment de la sécurité—si nous avons des ressources, nous devrions faire de la sécurité l'une de nos priorités—mais nous aimerions que le gouvernement fasse moins d'efforts pour fixer, par règlements, les paramètres de notre concurrence économique et du mieux-être de nos entreprises.

M. Angus: Mais, permettez-moi de revenir à ma question initiale. S'il devait y avoir une fusion entre Air Canada et Canadien International, et que cette compagnie devienne le seul transporteur—et je pense qu'il y a beaucoup d'opinions divergentes quant à savoir si l'un des transporteurs régionaux ou l'un des fréteurs est-ouest pourrait vraiment être considéré un concurrent sérieux—avant que nous ne permettions à un transporteur américain d'offrir ses services sur les marchés intérieurs, accepteriez-vous que le gouvernement introduise des règlements pour protéger les consommateurs et les communautés?

M. Lyon: Je ne pense pas que nous allions vers un monopole, au bout du compte.

M. Angus: Si cela devait se produire, j'espère aussi que nous allons éviter le monopole.

M. Payson: Nous avons survécu à la réglementation des prix et des tarifs. Je pense que nous préférerions que le gouvernement s'en tienne à la déréglementation, conformément à son plan d'action.

M. Lyon: Peut-être accepteriez-vous que certains règlements s'appliquent dans le Nord? Je pense que personne ne s'y est opposé. J'aimerais m'assurer que les plus petites localités puissent quand même avoir accès à une forme de transport quelconque. Si l'on permet à quelqu'un de monopoliser les lignes principales, peut-être devrait-il avoir l'obligation de maintenir certains embranchements, pour le bien commun.

M. Richardson: Messieurs, je suis vraiment ravi de votre présence ici. Le mémoire que vous nous avez présenté est sans doute l'un des plus sensés, des plus pragmatiques et des plus rationnels que les membres de ce comité ait reçu depuis longtemps. Ce que vous dites me semble tout à fait sensé. Je suis étonné que M. Angus n'ait pas tiqué, là-bas.

[*Text*]

• 1235

I'd like to pursue recommendation 17, which recommends that should restructuring of the domestic airline industry result in a primary carrier monopoly cabinet should give a licence to granting of traffic rights to foreign carriers. I think this committee agreed with you that this would be done also as a last resort. Have you considered alternatives to that? If you have, could you tell us what those might be?

Mr. Lyon: We're not in the airline business per se. Let me characterize my remarks as those of an observer. Some of the regional operators, such as Time Air, Air B.C., to some extent Air Ontario—and you can look at combining, if you would, the regional operations in the Atlantic region—were viable. They were taken over to try to ensure a marketplace for the mainline carriers. They were existing prior to that time. I believe that some sort of regional network may still evolve if Canadian were taken over by Air Canada. I don't believe Air Canada is necessarily interested in all of the regional operations.

I believe if a situation were to develop that Air Canada took over Canadian Airlines, their interest in taking over Canadian Airlines is largely geared to accessing their international markets. They're already well established on the mainline. It might increase some traffic, it might reduce some capacity, but the thrust for Air Canada is to enhance its position, in my mind, vis-à-vis the Pacific Rim opportunities that Canadian Airlines has.

I believe to make it politically more acceptable there might be some agreement made that these regional operations would continue and take you back a number of years to when you had Pacific Western, Trans Air, and Nordair. You had a loose aggregation, and technically you could fly from Halifax to Victoria and never get on board Air Canada or Canadian Pacific, as it was called. It's not the best of all worlds, but there is some alternative.

I hope for the Canadian consumer that there is going to continue to be competition. I think without competition prices would have been higher and the service perhaps not as good. I think anyone who travels internationally will recognize that the services our two mainline carriers provide and the services on a domestic level are superior to most of what you encounter around the world. I think we have a great industry. It's going through some troubled times, but I believe we can go toe to toe, and I think we can survive.

[*Translation*]

J'aimerais approfondir avec vous la recommandation nº 17, voulant que le Cabinet accorde des licences de circulation aux transporteurs étrangers si la restructuration de notre industrie aérienne devait se solder par la création d'un monopole chez les gros transporteurs. Je pense que ce comité est d'accord avec vous quand vous dites que cela ne devrait se faire qu'en dernier ressort. Avez-vous envisagé des solutions de rechange? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous dire lesquelles?

M. Lyon: Nous ne sommes pas une compagnie aérienne, en tant que telle. Qu'on me permette, conséquemment, de parler à titre d'observateur. Certaines des compagnies régionales, Time Air, Air B.C., et, dans une certaine mesure, Air Ontario—et vous pourriez aussi envisager la possibilité d'une fusion des compagnies régionales des Maritimes—étaient viables. Elles ont été reprises par les transporteurs de lignes principales qui ont essayé, ainsi, de protéger leurs marchés. Mais ces petites compagnies étaient opérationnelles avant que cela ne se produise. Je pense que nous verrons peut-être quand même la création de réseaux régionaux, même si la société Canadien international devait être absorbée par Air Canada. Je ne pense pas qu'Air Canada s'intéresse nécessairement à toutes les lignes régionales.

Si les circonstances faisaient qu'Air Canada devait reprendre les lignes aériennes Canadien international, vous verriez que ce qui intéresse Air Canada, c'est surtout d'avoir accès aux marchés internationaux de cette autre compagnie. Air Canada est déjà bien établi sur les liaisons principales. Une telle fusion lui permettrait peut-être d'augmenter le trafic sur certaines lignes, ou de réduire sa capacité à certains endroits, toutefois, à mon avis, ce qui motive Air Canada, c'est la possibilité d'améliorer sa position en reprenant à son compte les liaisons de Canadien international sur la côte du Pacifique.

Pour que les choses soient mieux acceptées sur le plan politique, je pense que l'on conclurait peut-être une entente selon laquelle les vols continueraient d'être exploités dans les régions pour que la population bénéficie de services comparables à ceux d'il y a un certain nombre d'années quand des vols étaient offerts par Pacific Western, Trans Air et Nordair. Il existait un genre de regroupement officieux, non structuré; techniquement, vous pouviez aller par avion de Halifax à Victoria sans jamais monter dans un avion d'Air Canada ou de Canadien Pacifique, comme cette société s'appelait alors. Ce n'est pas une solution parfaite, mais c'est au moins une solution de rechange éventuelle.

J'espère pour le consommateur canadien qu'il continuera d'exister une certaine concurrence dans cette industrie. Sans concurrence, je pense que les prix auraient été plus élevés et que le service n'aurait peut-être pas été aussi bon. Quiconque voyage à l'étranger reconnaîtra aisément que les services offerts par nos deux grands transporteurs, au Canada et à l'étranger, sont supérieurs aux services qu'offrent la plupart des lignes aériennes partout dans le monde. Je pense que nous avons une industrie aérienne sensationnelle. Elle traverse une période difficile, mais je pense que nous pouvons faire concurrence aux autres et être tout à fait à la hauteur. Nous survivrons.

[*Texte*]

The tradition of aviation in this country has been second to none for our size. Look at how much we have tied up. Look at the proud history we have in aviation. I can't believe that we can't come out of this and be stronger and better. It may take a little while. It may even take a little help. But given the opportunity, I think we can maintain a viable and healthy industry and take on anyone in the world.

Mr. Richardson: I agree.

Mr. Payson: Could I maybe just add one comment? I think the protective environment of Canada in the past has possibly led to a lack of consideration of the high capital costs of a lot of the new equipment we have here. If you were to compare the fleets in Canada to those in the U.S., you would see that Canadian fleets are much more modern than those in the U.S. You have to ask yourself the question, are they needed? I think it goes to the whole capacity issue of the airlines here. I think the era of deregulation has flushed this out. In other words, we have too much equipment. If there had been competition from day one, we wouldn't have had that equipment. If you go back to the Wardair example, they were successful until they bought new equipment. Then they went out of business.

I think if you look at the successful airlines in the U.S., the return on investment is there from the old DC-9s and the 727s. If you ask Air Canada, which I did once, what is their most profitable, their highest return on investment aircraft, it's a DC-9, it's not the new airplanes. It's a safe airplane. It may not be as flashy as a 320, but it gets the same job done for you and me who are riding in the back.

• 1240

Mr. Belsher: I have a couple of points I'd like to touch upon. You talked about an independent air navigation system. How would you describe that system in a very succinct manner?

Mr. Lyon: We'd like to lift out of Transport Canada essentially the air navigation system. That would include the air traffic control flight service, some of the airspace planning that's done, and the monitoring of the navigation aids could become part of that. We would leave in Transport the regulatory capability. We believe the minister or the government has a public responsibility there that should be maintained. We would look to the government to do the inspection, to establish the standards, and look to the industry to operate that system and to pay for its operation.

Mr. Belsher: Are you envisioning a crown corporation set up to do that?

Mr. Lyon: I think initially that would be as much as we'd want. It's a relatively new concept. We've described it as a not-for-profit agency. We believe probably the post office or something similar would be a stage one. After some experience

[*Traduction*]

Je pense que nous pouvons être fiers de la qualité des services aériens dont jouit depuis longtemps la population canadienne. Regardez tout ce que nous avons: Nous pouvons nous regarder avec fierté l'histoire de l'aviation canadienne. Je suis sûr que nous pouvons survivre à cette période de remous, et en ressortir plus forts. Peut-être cela prendra-t-il un peu de temps; peut-être nous faudra-t-il même un peu d'aide. Mais si l'on nous en laisse la possibilité, nous saurons maitenir une industrie à la fois viable et saine, laquelle saura faire concurrence à celles de n'importe quel autre pays.

M. Richardson: Je suis d'accord.

M. Payson: Pourrais-je ajouter un seul commentaire? Je pense que le régime protecteur que nous avions au Canada dans le passé a peut-être fait que nous n'avons pas suffisamment tenu compte des énormes coûts en capital d'une grande partie du nouvel équipement que nous avons ici. Si vous comparez les flottes canadiennes à celles des Américains, vous constaterez qu'elles sont bien plus modernes que celles des États-Unis. Il faut se demander si c'est vraiment nécessaire. Je pense que cela remet en cause la capacité des lignes aériennes. Selon moi, c'est la déréglementation qui a fait ressortir cette question au grand jour. En d'autres termes, nous avons trop d'équipements. Si nous avions eu cette concurrence au sein de l'industrie dès le départ, nous n'aurions pas acheté tout ces équipements. Si l'on prend le cas de Wardair, on s'aperçoit que cette compagnie était prospère jusqu'à ce qu'elle achète de nouveaux appareils. Ensuite, elle a fait banqueroute.

Quand on examine les compagnies aériennes qui prospèrent aux États-Unis, on se rend compte que ce sont les vieux DC-9 et les 727 qui expliquent le rendement des investissements. Si vous demandez à Air Canada, comme je l'ai déjà fait, quels appareils leur vaut le rendement le plus élevé, quel avion est le plus profitable, ils vous répondront que c'est le DC-9, plutôt que l'un des nouveaux avions. C'est un appareil dans lequel on est en sécurité. Il est sans doute moins clinquant qu'un 320, mais il vous rendra à destination. Pour vous ou moi, ou pour n'importe quel passager, c'est l'essentiel.

M. Belsher: J'aimerais aborder un ou deux points avec vous, très brièvement. Vous avez parlé d'un système de navigation aérienne indépendant. Pourriez-vous nous décrire le système que vous envisagez, très succinctement?

M. Lyon: Essentiellement, nous aimerions que tout le système de navigation aérienne soit séparé de Transports Canada. Cela incluerait le contrôle de la circulation aérienne, l'information de vol, une partie de la planification de l'espace aérien et le contrôle des aides à la navigation. La réglementation continuerait de relever de Transports Canada. Nous pensons que le ministre ou le gouvernement a une responsabilité publique en matière de réglementation qui devrait être maintenue. Nous pensons que le gouvernement devrait continuer d'être responsable des inspections et de l'établissement des normes, et que l'industrie devrait exploiter ce système et le financer.

M. Belsher: Et pensez-vous qu'il faille créer une société d'État pour prendre en charge ces responsabilités?

M. Lyon: Cela serait suffisant au départ. C'est une idée relativement nouvelle. Nous envisageons une société à but non lucratif, comme nous l'avons dit. Dans un premier temps, l'on pourrait prendre les services postaux comme modèle. Après

[*Text*]

and after some level of competence was achieved, depending on how things went, you might look at that. The majority of the examples out there that I've cited previously have gone to a crown corporation.

Mr. Belsher: I'm not sure you used a good example there.

Mr. Lyon: Well, I'm talking about the model, not necessarily how it runs.

Mr. Belsher: Fair enough. Coming back to the question of slots, are there any other airports where there's a problem with the capacity of slots, other than Pearson?

Mr. Lyon: In Canada, no. The closest you come is probably Vancouver now, with the announcement and starting on the second runway. In Vancouver, as opposed to applying slots, they applied a flow management technique. The delays were shared equally among all of the players. We are strong supporters for that sort of an approach.

In Pearson at the moment, if you look at the demand versus the rated capacity, there isn't really a requirement at all for the slot reservation system. But it's like a comfort blanket: once you have it in place, you're a little reluctant to withdraw it. As of June 1, it will only be required between 3 p.m. and 8 p.m. We watch, on a monthly basis, the daily statistics of hourly arrivals and departures at Pearson. The only hour that approaches the 82 capacity that Pearson currently shows is the period between 5 p.m. and 6 p.m. You can look at 4 p.m. to 7 p.m. and say there might be some reasons for that, particularly in the summer time. If you throw in some charter operations that could bulge it a little bit.

Basically, the capability of the air traffic control system and the availability of runways at Pearson is such that it should be operating without any sort of restriction at all. I think that's an opinion that's shared by everyone but Transport.

Mr. Belsher: In your brief, on page 11, you say:

> To the extent that the use of runway facilities at Pearson is restricted, the restrictions should be imposed equally on all legitimate users.

I presume you're saying that business aircraft should be able to participate freely, as opposed to the commercial airlines, passenger airlines. What sort of a rating would you use to make it equal? Who gets what?

• 1245

Mr. Lyon: One could look at the historical usage that existed at the time the slots were required and say that as additional capacity is added the demand should be distributed on the basis of that historical use.

The environmental panel, in looking at the Pearson area, said there are three users that fall under the general aviation category—the courier flights, the cargo flights, and business aviation. Those were the three that they said were legitimate users of Pearson.

[*Translation*]

avoir acquis une certaine expérience et un certain niveau de compétence, on pourrait envisager cette possibilité, selon les résultats obtenus. La majorité des organismes que j'ai cités auparavant comme exemple ont d'abord été constitués en société de la Couronne.

M. Belsher: Je ne suis pas sûr que ce soit un bon exemple que vous ayez cité.

M. Lyon: Je faisais allusion au modèle, pas nécessairement à son fonctionnement.

M. Belsher: D'accord. Pour revenir aux créneaux, y a-t-il d'autres aéroports qui ont ce problème de capacité des créneaux, outre l'aéroport Pearson?

M. Lyon: Non, pas au Canada. C'est sans doute Vancouver qui s'en rapproche le plus, avec ses annonces et ses décollages qui commencent sur la deuxième piste. À Vancouver, plutôt qu'un système de créneaux, ils ont recours à un système de gestion du trafic au sol. Les retards sont répartis de façon égale parmi tous les acteurs. Nous sommes de fervents partisans de ce genre d'approche.

À l'heure actuelle à Pearson si l'on compare la demande à la capacité utile normale, tout le système de réservation de créneaux n'est pas vraiment nécessaire. Mais c'est comme un gris-gris, c'est sécurisant; quand on l'a, on hésite un peu à s'en départir. À compter du 1er juin, cette condition ne sera plus appliquée qu'entre 15 heures et 20 heures. Nous tenons un registre mensuel de statistiques des arrivées et départs horaires à l'aéroport Pearson. À l'heure actuelle, ce n'est qu'entre 17 heures et 18 heures que la demande se rapproche de la capacité de 82 créneaux. Peut-être pourrait-on aussi demander que le système soit en vigueur entre 16 heures et 19 heures, surtout l'été? Il y a certains charters dont il faut tenir compte à ce moment-là, lesquels pourraient faire gonfler les chiffres légèrement.

Essentiellement, la capacité du système de contrôle de la circulation aérienne et la disponibilité des pistes à Pearson sont telles que le taux devrait fonctionner sans aucune restriction. Je pense que tout le monde partage cette opinion, sauf le ministère des Transports.

M. Belsher: Dans votre mémoire, à la page 11, vous dites:

> Dans la mesure où certaines restrictions sont imposées à l'utilisation des pistes à l'aéroport Pearson, ces restrictions devraient être imposées de façon égale à tous les usagers légitimes.

Vous voulez dire, je suppose, que les avions d'affaire devraient pouvoir utiliser les pistes librement, contrairement aux lignes aériennes commerciales qui transportent des passagers. Quel système de pondération proposeriez-vous pour que tous soit traités de façon égale? Qui aurait quel accès?

M. Lyon: On pourrait tenir compte des registres d'utilisation qui existent depuis le moment où ce système de réservation des créneaux a été imposé, et déclarer que la capacité additionnelle ajoutée sera répartie, sur demande, compte tenu desdits registres d'utilisation.

Le groupe chargé d'évaluer les effets environnementaux qui a examiné la région environnante de l'aéroport Pearson a dit qu'il y avait trois catégories d'usagers qu'on pourrait placer sous la rubrique de l'aviation de type général... les vols des compagnies de messagerie, les vols de transport des marchandises et les vols effectués par les avions d'affaires. Selon ce groupe, ce sont les trois catégories d'usagers légitimes de Pearson.

[*Texte*]

Prior to the introduction of the slots, that category of aircraft, plus some of the other GAs, was occupying about 16% of the capacity at Pearson. When the slots were put into effect in December of 1988, the airlines were given 66%, which reflected their actual use at that time. Only four slots were allotted to all of the other users. There have been some adjustments as a result of presentations by this association, so we now have seven slots, as opposed to the four we started with. The reality is that the unused capacity on the part of the airlines is permitting us to fly ten or twelve operations in the peak period times without interfering with their flow of traffic.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you very much, gentlemen. I appreciate your presentation. Thank you very much for the two books. As you say, they're probably in our offices under the weight of all the reading material we get. Thank you very much.

Mr. Lyon: Mr. Chairman, if it would be useful, I'd be pleased to send some additional copies.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): I think it would be. If you'd send them to the clerk, the clerk can distribute them to us.

Mr. Lyon: I would be pleased to do that. Thank you for your time.

The Vice-Chairman (Mr. Atkinson): Thank you.

The meeting is adjourned to the call of the chair.

[*Traduction*]

Avant l'introduction des créneaux, ces catégories d'usagers, et certains autres occupaient environ 16 p. 100 de la capacité à Pearson. Quand le système de réservation des créneaux a été mis en place en décembre 1988, on a attribué 66 p. 100 de la capacité aux lignes aériennes, ce qui représentait la proportion de leur utilisation réelle des créneaux à l'époque. On n'a attribué que quatre créneaux à tous les autres usagers. Certaines modifications ont été apportées au système, suite aux représentations de notre association. Nous disposons maintenant de sept créneaux, au lieu de quatre comme au début. La réalité, c'est que la capacité non utilisée par les lignes aériennes nous permet d'exploiter dix ou douze vols en période de pointe, sans nuire à leur circulation.

Le vice-président (M. Atkinson): Merci beaucoup, messieurs. J'ai apprécié votre présentation. Merci de nous avoir fourni des exemplaires de ces deux brochures. Comme vous l'avez dit, ceux que vous nous avez envoyés sont sans doute dans nos bureaux, perdus dans la pile des documents que l'on nous fait parvenir. Merci encore.

M. Lyon: Monsieur le président, si cela pouvait vous être utile je serais heureux de vous en faire parvenir des exemplaires supplémentaires.

Le vice-président (M. Atkinson): Je pense que cela le serait. Si vous pouviez les envoyer au greffier; celui-ci pourrait nous les transmettre.

M. Lyon: Cela me fera plaisir. Merci de nous consacré de votre temps.

Le vice-président (M. Atkinson): C'est nous qui vous remercions.

La séance est levée.

MAIL POSTE
Canada Post Corporation/Société canadienne des postes
Postage paid Port payé
Lettermail Poste–lettre
K1A 0S9
Ottawa

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré–Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non–livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré–Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Industrial Transportation League:

Maria Rehner, President;

Geoffrey R. Cowell, Manager, Transportation Department, Noranda Sales Corporation.

From the Canadian Air Line Pilots Association:

Capt Harvey Bergen, First Vice President;

Roger Burgess–Webb, Manager, Information Services.

From the Canadian Business Aircraft Association:

J.B. Lyon, President.

TÉMOINS

De La Ligue Canadienne de Transport Industriel:

Maria Rehner, présidente;

Geoffrey, R. Cowell, gérant, Transport, Noranda Sales Corporation.

De l'Association canadienne des pilotes de ligne:

Capt Harvey Bergen, premier vice–président;

Roger Burgess–Webb, directeur, Information.

De la Canadian Business Aircraft Association:

J.B. Lyon, président.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

925700003

NOV 1 5 1995